



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 231 ]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 29, 2001/भाद्र 7, 1923

No. 231 ]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 29, 2001/BHADRA 7, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 अगस्त, 2001

सं. टीएएमपी/24/2001-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुरुगाव पत्तन न्यास के इसके पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के लिए प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

(मामला सं. टीएएमपी/24/2001-एमओपीटी)

मुरुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2001 के 9वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला पोत-संबद्ध प्रभारों (वीआरसी) के संशोधन के लिए मुरुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पत्तन के पोत-संबद्ध प्रभार (वीआरसी) पिछली बार जुलाई, 1998 में संशोधित किए गए थे। उस समय पत्तन ने 54.26% वृद्धि करने का प्रस्ताव किया था, लेकिन इस प्राधिकरण ने केवल 11% वृद्धि की अनुमति दी थी। एक दक्षता-संबद्ध प्रशुल्क (ईएलटी) योजना भी लागू की गई थी, जिसकी बाद में समीक्षा की गई और 1 अक्टूबर, 2000 से पुनः लागू की गई थी।

2.2. एमओपीटी ने अब अपने प्रस्ताव में वर्तमान वीआरसी में 50% की वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। यह भी उल्लेख किया गया है कि नियोजित पूंजी पर 19.5% की आय अर्जित करने के लिए वीआरसी में 75% की सीमा तक संशोधन करना होता है। इसने उल्लेख किया है कि व्यापार जगत की वहन करने की क्षमता के मद्देनजर 75% की वृद्धि अधिक हो सकती है और इसलिए प्रस्ताव है कि प्रभारों के उर्ध्वगामी संशोधन को 50% की सीमा तक सीमित रखा जाए। एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि से उसे क्रमशः वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 के लिए नियोजित पूंजी पर केवल 13% और 9% की आय प्राप्त होगी।

2.3. एमओपीटी ने वीआरसी में उर्ध्वगामी संशोधन के लिए निम्नलिखित कारणों का उल्लेख किया है :—

- (i) पत्तन की महत्वाकांक्षी विकास योजनाएं हैं, जिनमें इसके सार्वभौमिक प्रतिस्पर्धी बने रहने के लिए इसकी ढांचागत सुविधाओं पर व्यापक स्तर पर निवेश करने की परिकल्पना की गई है।
- (ii) मंजूरी संशोधन, पेंशन इत्यादि के कारण 10 से 12 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष (लगभग) की राशि भी कर्मचारियों के लिए देय हो गई है।
- (iii) प्रचालनों की लागत में वृद्धि मुख्यतः मैसर्स आरएसपीसीएल को विद्युत प्रभारों में वृद्धि, निकर्षण लागत और गोवा लोनिवि से जल आपूर्ति की लागत में कई गुना वृद्धि के कारण हुई है।
- (iv) बर्थ संख्या 9 में वर्धित दक्षता के कारण उत्पन्न नकारात्मक प्रभाव और 8 घंटे के आधार पर बर्थ किराया के इकाई प्रभार में परिवर्तन के कारण हुए घाटे को प्रतिसंतुलित करना।

2.4. अपने प्रस्ताव के साथ एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत रिकार्डों से पता चलता है कि एमओपीटी के न्यासी बोर्ड ने लौह अयस्क निर्यातों, जोकि पत्तन का राजस्व अर्जित करने वाला प्रमुख कार्यकलाप रहा है, पर इसके प्रभाव का विश्लेषण करने के लिए वीआरसी के प्रस्तावित संशोधन पर विस्तारपूर्वक चर्चा की थी। एमओपीटी के बोर्ड में गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ (जीएमओईए) के प्रतिनिधि द्वारा बोर्ड की बैठक के दौरान अपनी प्रस्तुति में उठाए गए संगत मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :—

- (i) प्रशुल्क निर्धारण के वर्तमान मॉडल में लागत वसूल करने और निश्चित अधिकतम 19.5% की नियोजित पूंजी पर आय (आरओसीई) होने की बात कही गई है। पत्तन स्वयं मानता है कि व्यापार जगत इतनी वृद्धि सहन कर सकता है।
- (ii) पत्तन ने अन्य अंतर्राष्ट्रीय लौह अयस्क निर्यातक पत्तनों और अन्य मानदंडों, ड्राफ्ट, बर्थ की लम्बाई, स्टॉक भंडारण क्षमता, प्रतिदिन लदान दर, अमरीकी डॉलरों में प्रति टन औसत पोत संबद्ध प्रभारों जैसी सुविधाओं के संदर्भ में अपनी उच्च सीमाओं को ध्यान में नहीं रखा है।
- (iii) नियोजित पूंजी के संबंध में कुछ मुद्दे निम्नलिखित हैं :—
  - (क) नियोजित पूंजी में से कितनी पूंजी में गैर-प्रचालन/कम आय वाली परिसंपत्तियां शामिल हैं ?
  - (ख) सामाजिक परिसंपत्तियां किसी सीमा तक शामिल हैं ?
  - (ग) कार्यभार कार्यशील पूंजी निर्धारित करने के आधार क्या हैं ?
  - (घ) पत्तन परिसंपत्तियों, भंडारों की अपनी गैर-प्रचालन भालसूचियों को कम करेगा, अपनी जनशक्ति का पुनर्गठन करेगा और बर्थ निष्पादन प्रति दिवस बढ़ाने के लिए मशीनरी को उन्नत बनाएगा।
  - (ङ) 6% की वृद्धि (प्रतिस्थापन, पुनर्स्थापन और आधुनिकीकरण के लिए 3% तथा विकास, ऋणों की वापसी अदायगी और आकस्मिक खर्चों के लिए 3%) केवल तभी न्यायोचित हैं, जब सरकारी ऋण की लागत में 6% की सब्सिडी दी जाती है।
- (iv) पत्तन के व्यवसाय जोखिम अन्य ढांचागत सुविधाओं की तुलना में काफी कम हैं और पत्तन ने परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता का औचित्य नहीं दिया है, इसलिए प्रस्ताव को आस्थगित रखा जाएगा।

2.5. दिनांक 28 फरवरी, 2001 को आयोजित बोर्ड की बैठक में एमओपीटी के अधिकतर न्यासियों (6 न्यासियों के अपवाद को छोड़कर) ने प्रस्ताव का समर्थन किया था।

3. आरंभ में प्रस्तुत प्रस्ताव वर्ष 2002-03 के दौरान नियत परिसंपत्तियों में की जाने वाली वृद्धियों के ब्यौरे के संबंध में अधूरा था। इसके अलावा, मूल्यहास और नियोजित पूंजी के संबंध में आंकड़े केवल अनंतिम आधार पर दिए गए हैं। पत्तन ने आवश्यक परिवर्तन शामिल करते हुए संशोधित विवरण अपने दिनांक 25 अप्रैल, 2001 के पत्र द्वारा प्रस्तुत किए थे।

4. निर्धारित पद्धति के अनुसार एमओपीटी का प्रस्ताव संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :—

#### गोवा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल ( जीसीसीआई )

- (i) एमओपीटी के न्यासी बोर्ड में शामिल इसके प्रतिनिधि ने पोत-संबद्ध प्रभारों में वृद्धि संबंधी प्रस्ताव पारित करने का विरोध किया था। ईएलटी योजना (जिसके कारण पोत-संबद्ध प्रभारों में 40% की वृद्धि होगी) के साथ-साथ पोत-संबद्ध प्रभारों में 11% वृद्धि का 1998 में पोत-संबद्ध प्रभारों के पिछले संशोधन में अनुमोदन किया गया था। ईएलटी योजना में आगे सुधार और संशोधन किए गए, जिससे यह योजना 1 अक्टूबर, 2000 से लागू हुई, इसलिए यह कहा जा सकता है कि पत्तन प्रभार 1 अक्टूबर, 2000 अर्थात् 5 महीने पहले संशोधित किए गए हैं और अतः 2—3 वर्ष का मादनंड समीक्षा करने के लिए लागू नहीं होता।

- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने पोत-संबद्ध प्रभारों के मामले में 19.5% की दर पर नियोजित पूंजी पर सुनिश्चित आय के संबंध में कोई आदेश पारित नहीं किया है।
- (iii) वस्तुतः, एमओपीटी एकल-वस्तु वाला पत्तन है, जिसके लिए लौह-अयस्क ही राजस्व का मुख्य स्रोत है। विदेशी लौह अयस्क क्रेताओं के लिए कुल लागत में कोई वृद्धि होने से केवल गोवा के लौह अयस्क की प्रतिस्पर्धा कम होगी। सार्वभौमिक प्रतिस्पर्धा बनाए रखने का एकमात्र रास्ता यह है कि लागतों में तेजी से कमी की जाए। पत्तन को सीधे विचार-विमर्श और लौह अयस्क व्यापार जगत की स्वीकृति के बिना कोई पूंजीगत व्यय नहीं करना चाहिए।
- (iv) पत्तन द्वारा केन्द्रीय सरकार से 1982-83 से कोई ऋण न लेने की बात से यह पता चलता है कि पत्तन के पास सुविधाजनक अधिशेष धन है। प्रमुख निकर्षण योजना की लागत पत्तन द्वारा स्वयं अर्जित केवल एक वर्ष के निवल अधिशेषों अर्थात् 25 करोड़ रुपए से पूरी कर ली गई है। इसका अभिप्राय है कि पत्तन प्रयोक्ता बड़े निकर्षण कार्य के लिए वर्षों पहले भुगतान कर चुके हैं, केवल बात यह है कि यह कार्य हाल तक नहीं किया गया था।
- (v) पत्तन की कार्यकुशलता में सुधार हुआ है और इसे देखते हुए एमओपीटी को एक बहुत अच्छी ईएलटी योजना प्रदान की गई है। पत्तन कार्यकुशलता सुधारकर अपने राजस्व को बढ़ा सकता है और वित्तीय प्रारक्षित में वृद्धि कर सकता है।
- (vi) पत्तन द्वारा प्रस्तुत पोत-संबद्ध प्रभारों से आय और व्यय से संबंधित आंकड़ों को पुनः व्यवस्थित करने से निम्नलिखित का पता चलता है :—
  - (क) पत्तन यह दावा नहीं कर सकता कि उसे जहाजों के सुधरे हुए परिवर्तन समय अथवा गोदी किराया प्रभार की इकाई के यौक्तिकीकरण के कारण राजस्व हानि हुई है, क्योंकि उसे ईएलटी स्कीम में काफी प्रतिपूरित किया गया है। गोदी किराया राजस्व वर्ष 1998-99 की तुलना में वर्ष 1999-2000 से 6.1% बढ़ाया गया है और वर्ष 1999-2000 की तुलना में वर्ष 2000-01 से 35.7% बढ़ाया गया है।
  - (ख) गोदी सं. 9 में कार्गो की प्राप्ति के लिए आधार का पोत-संबद्ध प्रभारों पर तर्क के साथ कोई संबंध नहीं है। इसके अतिरिक्त, प्लॉट की आय में वृद्धि दर्शाती है कि गोदी सं. 9 के माध्यम से अधिक कार्गो जहाजों से भेजे गए और पत्तन ने उसके लिए अतिरिक्त घाटशुल्क एकत्रित किया है। चूंकि, गोदी सं. 9 से संबंधित लागत मोटे तौर पर स्थायी किस्म की है, इसलिए पत्तन को गोदी सं. 9 से अधिक निर्यात उपलब्धि के लिए लौह अयस्क निर्यातकों को और वापसी करने पर विचार करना चाहिए।
  - (ग) वर्ष 2000-01 के लिए राजस्व में वीआरसी और ईएलटी स्कीमों के पिछले संशोधन के बाद 24% की वृद्धि हो गई है।
  - (घ) यहां तक कि जब राष्ट्रीय मुद्रास्फीति दर लगभग 4% थी, वर्ष 2000 में लागतों में 14.9% की वृद्धि हो गई है।
- (vii) पत्तन द्वारा तर्क दिया गया एकमात्र मानदंड 'व्यापार जगत क्या वहन कर सकता है' का सिद्धांत है। मूल्यों की कटौती के वर्ष में पत्तन ने व्यापार जगत को सहायता देने के लिए कभी भी अपनी दरों को कम नहीं किया है अथवा उनमें कटौती नहीं की है। कई अनुरोधों के बावजूद पत्तन न्यासी बोर्ड को दर की कमी का प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं कर पाया है।
- (viii) नौवहन को जलापूर्ति का लागत विवरण दर्शाता है कि नौवहन को जलापूर्ति के लिए पत्तन प्रतिवर्ष औसतन 4 करोड़ रुपए खर्च कर रहा है। यद्यपि, यह स्वच्छ जल के लिए भारत में जहाजों से उच्चतम दरें (200/- रुपए प्रति टन) प्रभारित करता है, फिर भी वह इस विशिष्ट प्रचालन पर प्रति वर्ष औसतन 5.5 करोड़ रुपए का घाटा उठाता है, जिसके लिए पत्तन इस अत्यधिक घाटे के कारण की जांच करने अथवा उसे नियंत्रित करने का कोई प्रयास नहीं करता।

#### मैसर्स एमएमटीसी लिमिटेड

- (i) एमओपीटी के न्यासी बोर्ड में इसके प्रतिनिधि ने बोर्ड की बैठक में इस 50% की तीव्र वृद्धि का जोरदार विरोध किया है।
- (ii) वीआरसी में कोई भी वृद्धि आस्ट्रेलिया, ब्राजील, दक्षिणी अफ्रीका आदि जैसे अन्य प्रतिस्पर्धी देशों की तुलना में अंतर्राष्ट्रीय बाजार में भारतीय लौह अयस्क व्यापार जगत की प्रतिस्पर्धात्मकता और कम कर देगी।
- (iii) चूंकि, लौह अयस्क निर्यात अत्यल्प मार्जिन के साथ प्रचालित किया जा रहा है, इसलिए इस खरण पर पोत संबद्ध अथवा कार्गो संबद्ध प्रभारों में कोई परिवर्तन स्वीकार करना संभव नहीं होगा। पत्तन प्रभारों में वृद्धि करने के लिए एमओपीटी का प्रस्ताव फिलहाल स्थगित रखा जाना चाहिए।

#### भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

- (i) पत्तन में पोतों के केरों को सुधारने के लिए एमओपीटी द्वारा किए गए और योजनाबद्ध उपाय सराहनीय हैं।

- (ii) प्रस्ताव में उल्लेख है कि पत्तन के कार्यनिष्पादन में सुधार से फेरों का समय कम हो गया है, जिससे गोदी किराया से होने वाली आय कम हो गई है, जो सही नहीं है क्योंकि फेरों में कमी पोतों की संख्या और प्रहस्तन किए गए कार्गों में वृद्धि द्वारा प्रतिसंतुलित हो गई है। गोदी के दखल में 2% की वृद्धि हो गई है, जो वास्तव में गोदी किराया की आय को घटाने की बजाय बढ़ा देती है।
- (iii) कार्गों का पूर्वानुमान, जिस पर संशोधित प्रशुल्क ढांचा आधारित है, यातायात और आय पूर्वानुमानों के विवरण में दिए गए वास्तविक कार्यनिष्पादन पैरामीटरों के असंगत है। एमओएचपी का यातायात पत्तन में प्रहस्तन किए गए कुल यातायात का 50% से भी अधिक होता है और इसने लगातार वृद्धिकारी प्रवृत्ति दर्शाई है। इसके बावजूद, इस कार्गों के लिए कोई वृद्धि, पूर्वानुमानित नहीं की गई है, दूसरी ओर सामान्य कार्गों यातायात वृद्धि जो पिछले वर्ष की तुलना में वास्तव में 3.15% कम हो गई है, का पूर्वानुमान 6.3% लगाया गया है।
- इसी प्रकार, यानान्तरण यातायात और पीओएल कार्गों में क्रमशः 7% और 1.7% की वास्तविक वृद्धि दरों की तुलना में 20% और 8.7% की वृद्धि की योजना अनुचित प्रतीत होती है।
- चूंकि, प्रहस्तन किए गए कार्गों में एमओएचपी के लिए 17% और एमओपीटी के लिए 11% की वृद्धि हुई है, इसलिए एमओपीटी यातायात की इस वृद्धि और सुधरे हुए गोदी के दखल को देखते हुए अपना पूर्वानुमान आधारित करेगा।
- (iv) एमओपीटी द्वारा प्रशुल्क में प्रस्तावित तीव्र वृद्धि आर्थिक आधारों पर उक्ति नहीं मानी जा सकती। इसलिए, एससीआई एमओपीटी के संदर्भाधीन प्रस्ताव के पक्ष में नहीं है।

### गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ ( जीएमओईए )

#### क. लागत और अनुमान

- (i) संपूर्ण विश्व में विनियामक सेवाओं के लागत निर्धारण के लिए पारंपरिक पूर्णतः आर्बिट्रिट लागतों की बजाए दीर्घावधिक वृद्धिकारी लागत का अधिक उपभोग कर रहे हैं। वृद्धिकारी लागतें ऐतिहासिक लागत की तुलना में अग्रदर्शी है।
- (ii) पत्तन का कम लागत पर सेवा देने और वैश्विक रूप से प्रतिस्पर्धी बने रहने का आशय आंकड़ों से समर्थित नहीं है। प्रस्ताव लागत की कमी करने के मोर्चे पर शांत है और इसके विपरीत क्षमता-संबद्ध प्रशुल्क, जो मात्र छः महीने से प्रचालन में है, को विघटित करने की मांग करता है। दो क्षेत्र, जहां लागत में कटौती के उपाय अपनाए जा सकते हैं, निम्न हैं :
- (क) मानवशक्ति का पुनर्गठन और
- (ख) अप्रचालनशील नियत और चालू आस्तियों का अपवर्जन।
- (iii) प्रस्ताव कार्यनिष्पादन बजट की ओर आगे बढ़ने की बजाय बजट को सख्त करने के पत्तन का प्रयास प्रदर्शित करता है। पत्तन का दृष्टिकोण कर्मचारियों के पारिश्रमिक और परिलब्धियों तथा अन्य लागतों को कार्यनिष्पादन में सुधार और लागत में कमी से जोड़ने की बजाय उन्हें संरक्षित करने की ओर निर्देशित है।
- (iv) एमओएचपी के प्रयोक्ता के लिए प्रति टन प्रहस्तन प्रभार में 10.86% की मिश्रित वार्षिक वृद्धि दर से वर्ष 1996 से 2001 तक की अवधि के लिए 50% से भी अधिक वृद्धि हुई है।
- (v) पत्तन और गोदी कार्यकलाप की लागत में वृद्धि वर्ष 1998-99 की तुलना में वर्ष 1999-2000 के लिए पूर्ण रूप से एमओपीटी हेतु क्रमशः 7% और 2% से कम रही है। फिर भी, वर्ष 2000-2001 के लिए संशोधित अनुमान वर्ष 1999-2000 की तुलना में 26% से अधिक वृद्धि पूर्वानुमानित करता है। लागत में इस वृद्धि की प्रस्ताव में कहीं भी चर्चा नहीं की गई है। वर्ष 2001-2002 के लिए लागत में संशोधित अनुमान, 2000-2001 की तुलना में लगभग 2% की वृद्धि हुई है और वर्ष 2002-2003 के लिए पत्तन ने 10% से अधिक स्वेच्छापूर्वक लागत वृद्धि पूर्वानुमानित की है, जबकि मुद्रास्फीति की दर काफी समय के लिए सतत रूप से 7% से कम रही है।
- (vi) रुपये की तुलना में अमरीकी डॉलर में वृद्धि सामान्यतः लागत में वृद्धि का ध्यान रखेगी और इसलिए यह तथ्य कि बीआरसी को अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्णित किया जाता है, पर भी विचार करने की आवश्यकता है।
- (vii) एमओपीटी ने सभी लागतों को नियत माना है, तथापि, परिवर्तनीय लागतों को बढ़ाने के लिए वर्धन विधि नियत लागतों से भिन्न है।
- (viii) वर्ष 1997-98 के लिए 2393.46 लाख रुपए के प्रचालन अधिशेष का बजटीय अनुमान 2715.98 लाख रुपए के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में दिसम्बर, 1997 में एमओपीटी के पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन प्रस्ताव में प्रयुक्त पूर्वानुमानों का आधार बना है। इसी प्रकार, 2782.99 लाख रुपए के प्रचालन अधिशेष के संबंध में वर्ष 1999-2000 का संशोधित अनुमान 3031.87 लाख रुपए के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में दिसम्बर, 1999 में एमओपीटी के कार्गों-संबद्ध प्रभारों के संशोधन प्रस्ताव के पूर्वानुमानों का आधार बना है। वास्तविक प्रचालन अधिशेष के संबंध में अनुकूल भिन्नता की तुलना बजट से करने पर यह दर्शाती है कि एमओपीटी सतत रूप से अपनी आय का कम अनुमान लगाता रहा है। पत्तन का लागत और राजस्व अनुमान अत्यधिक अस्थायी है। अधिशेष का

वर्ष 1998-99 में लगभग 30% और वर्ष 1999-2000 में लगभग 60% कम किया गया था। वर्ष 2000-2001 और 2001-2002 के लिए बजट अनुमानों तथा संशोधित अनुमानों में पूर्वानुमानित अधिशेष के बीच अंतर है, यद्यपि यह बहुत अधिक नहीं है।

- (ix) एमओपीटी ने अपने मुख्य कार्यकलापों के लिए अपने प्रबंधन और सामान्य उपरिचय के आवंटन का आधार प्रस्तुत नहीं किया है। पूर्व में आवंटित मात्रा और पूर्वानुमान अवधि में आवंटन में भिन्नता है।

### ख. लगाई गई पूंजी

- (i) पत्तन द्वारा अपने पत्तन और गादी कार्यकलापों में लगाई गई पूंजी नियोजित कुल पूंजी का 53.64% से 59.61% के बीच है। इस उच्च पूंजी लागत को पत्तन द्वारा कभी भी स्पष्ट नहीं किया गया है और पत्तन के विभिन्न कार्यकलापों में लगाई गई पूंजी के आवंटन का आधार भी स्पष्ट नहीं है।
- (ii) वर्ष 1999 से 2003 की अवधि के दौरान 11243 लाख रुपये के निवेश के बावजूद प्रहस्तन किए गये यातायात में सीमांतिक वृद्धि (1.77 एमटी) हुई है। प्रचालन लागत में भी कमी नहीं हुई है। इसलिए एमओपीटी द्वारा पूंजीनिवेश की उपयोगिता सिद्ध नहीं की गई है।
- (iii) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत लगाई गई पूंजी के आंकड़ों में काफी हद तक अनुत्पादक अस्तियां शामिल हैं, जिन पर 19.5% की आय भी निकाल ली गई है। महापत्तन सुधार समिति (1985) ने सामाजिक अस्तियों के परिप्रेक्ष्य में यह सिफारिश की थी कि पत्तन द्वारा अनुमानित सामाजिक दायित्व अस्तियों पर पूंजीगत व्यय की पूर्ति पत्तन विकास निधि से ब्याज मुक्त ऋण से की जानी चाहिए, जो कम से कम 5 वर्ष की स्थगन अवधि के साथ 20 वर्ष की अवधि के लिए चलना चाहिए। एमओपीटी के प्रयोक्ताओं के लिए यह अनुचित है, अगर 19.5% की आय की अनुमति सामाजिक अस्तियों पर भी दी जाती है, इसलिए व्यय का एमओपीटी की उत्पादकता और कार्यनिष्पादन के साथ केवल एक हल्का संबंध है।
- (iv) लगाई गई पूंजी के संबंध में प्रस्तुत आंकड़े इस अर्थ में बेमेल हैं कि एमओपीटी द्वारा भेजे गए अधिशेष (अर्थात् 18% अथवा 19.5%) के आधार पर प्राप्त की गई/लगाई गई पूंजी भिन्न है, अगर उसकी तुलना में औसत निवल एकमुश्त राशि और आवंटित लगाई गई कार्यशील पूंजी को जोड़कर निकासी गई पूंजी से की जाती है।
- (v) यह स्पष्ट नहीं कि क्या एमओपीटी द्वारा लगाई गई आवंटित कार्यशील पूंजी वर्णान्त पूंजी है अथवा अधिशेष और इतिशेष आंकड़ों का औसत है। विभिन्न कार्यकलापों में कार्यशील पूंजी का आवंटन एक अन्य प्रश्न योग्य क्षेत्र है। पत्तन ने पत्तन और गोदी कार्यकलापों को कार्यशील पूंजी का अधिक आवंटन किया है। जब प्रयोक्ताओं से अग्रिम तौर पर सभी बकाए संग्रहीत किए जाते हैं, तब कार्यशील पूंजी की ऐसे उच्च स्तर की पत्तन द्वारा आवश्यकता समझ नहीं आती।

### ग. निवेश योजना

- (i) एमओपीटी के लिए सभी निवेश उनकी आर्थिक व्यवहार्यता का ध्यान किए बिना 19.5% की आय का औचित्य देते हैं, जो बुनियादी आर्थिक सिद्धांतों के विपरीत है। भावी आवश्यकताओं के लिए एमओपीटी की निवेश योजना की पूरी समीक्षा करने की आवश्यकता है। जब तक किसी परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता वाणिज्यिक सिद्धांतों पर स्थापित नहीं की जाती, तब तक किसी विनियामक प्राधिकरण के लिए उस पर आय की अनुमति देना अनुचित होगा।
- (ii) संग्रहीत अधिशेष ही विकास के निधिकरण का एकमात्र साधन नहीं है। आंतरिक संसाधनों तथा साथ ही विदेशी ऋण और इक्विटी को भी समान महत्व दिया जाना चाहिए। योजना आयोग ने पत्तनों से विकास पर निवेश की जाने वाली राशि का 58.8% अपने संसाधनों से सृजित करने की अपेक्षा की है और शेष 41.2% सरकार द्वारा प्रदान की जाएगी। इसलिए, निधियों के उपलब्ध वैकल्पिक स्रोतों से अधिशेष के स्तर का प्रश्न, जो उचित है, को निवेश के लिए अपेक्षित निधियों के स्तर से पृथक्कृत किया जाना चाहिए।
- (iii) मूल्यहास प्रभार भी निधियों का स्रोत होता है, जिसका प्रयोग उधारों की वापसी-अदायगी के लिए किया जा सकता है, जबकि आरओसीई ब्याज के घटक का ध्यान रख सकता है।

### घ. लगाई गई पूंजी पर आय

- (i) जब वाणिज्यिक ऋणदाय दरों का प्रयोग आधार के रूप में किया जाता है तब 6% की वृद्धि (पूंजीगत अस्तियों के प्रतिस्थापन, पुनर्वास और आधुनिकीकरण के लिए 3% और विकास, ऋण की वापसी-अदायगियों तथा आकस्मिक व्यय के लिए 3%) उचित नहीं है। इसके अलावा, दिनांक 31 मार्च, 2000 को समाप्त वर्ष के लिए पत्तन की औसत उधार लागत भी 8.41% थी।
- (ii) 19.5% की दर प्रयोग करने में, अनुकूलन के प्रभाव को पूर्णतः छोड़ दिया गया है। विद्युत, पाइपलाइन, सड़क आदि जैसी आधारभूत संरचना परियोजनाओं के मामले में 70:30 का ऋण-इक्विटी अनुपात उचित माना जाता है। अन्य आधारभूत संरचना परियोजनाओं के संगत आरओसीई नीचे दिए गए हैं :

## अन्य आधारभूत संरचना के लिए लगाई गई पूंजी पर आय

परियोजना	ऋण की लागत	इक्विटी की लागत	आय कर की दर	ऋण-इक्विटी अनुपात	कर प्रभाव सहित आरओसीई	कर प्रभाव रहित आरओसीई
विद्युत	14%	16%	35.70%	70:30	11.10%	14.60%
पाइपलाइन	14%	12%	35.70%	70:30	9.90%	13.40%
सड़क	14%	20%	35.70%	70:30	12.30%	15.80%

टिप्पणी :—इक्विटी पर आय का परिकलन निर्धारित मानदंडों के आधार पर किया जाता है।

पाइपलाइन परियोजना, जो एमओपीटी के मामले से अधिक सदृश है, के मामले में, 12% का निर्धारित मानदंड निवल सम्पत्ति से संबद्ध है, जो इक्विटी और प्रारक्षित निधियों का जोड़ है। चूंकि एमओपीटी आयकर अदा नहीं करता, इसलिए तुलना के लिए कर रहित प्रभाव के आरओसीई का प्रयोग करना उपयुक्त होगा। अगर परियोजनाएं इक्विटी अनुकूल हैं तो यह वित्त पोषण लागत बढ़ा देगी और उसका उपभोक्ता से प्रभार्य प्रशुल्क पर काफी प्रभाव पड़ेगा।

- (iii) विद्युत, पाइपलाइन, सड़क आदि जैसी सभी आधारभूत संरचना परियोजनाएं एमओपीटी जिस वातावरण में प्रचालन करता है, उसकी अपेक्षा अधिक जोखिम के वातावरण में कार्य करती है। इसीलिए, एमओपीटी के मामले में 12% से अधिक आरओसीई उचित नहीं है। यह उल्लेखनीय है कि एमओपीटी ने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिनांक 16 अप्रैल, 1998 के आदेश सं० एमएफ/एमओपीटी/57/97-टीएमपी के पूर्व 12% का आरओसीई स्वीकार किया था, जिसके अनुसरण में आरओसीई का स्तर बढ़ा कर 18% और बाद में 19.5% कर दिया गया था।

#### ऊ कार्गो प्रहस्तन प्रभारों और भूखण्ड आय पर अधिभार

- (i) अधिभार पर छूट के लिए संगत आय अनुपात एमओएचपी के सम-विखंडित स्तर पर आधारित था, जिसे भूखण्ड क्षमता (1 मिलियन टन का) के 6 गुने पर नियत किया गया था। इस सम-विखंडित स्तर के आधार पर 7.25-8 का चालू आय अनुपात नियत किया गया था।
- (ii) एमओपीटी ने वर्ष 2000-2001 के दौरान 10.67 मिलियन टन का प्रहस्तन किया है, जो इसकी सम-विखंडित क्षमता के 50% से भी अधिक है। इसके अतिरिक्त, पत्तन से पिछले चार वर्षों में जहाज पर लदान की गई मात्रा भी सम-विखंडित स्तर की अपेक्षा सतत अधिक रही है। इसलिए, आय अनुपात को 9.25-10 तक बढ़ाना अस्पष्ट है।
- (iii) भूखण्ड आय के आधार पर अधिभार के स्तर में परिवर्तन के साथ आय के घटने-बढ़ने का अनुमान करना व्यर्थ होगा, क्योंकि भूखण्ड अधिभार पर छूट अनुत्पादक भूखण्ड दखल के लिए एक हतोत्साहन है।
- (iv) अक्टूबर, 1999 से सितम्बर, 2000 तक की अवधि के लिए भूखण्ड आय पर अधिभार पर छूट के लिए मौजूदा आधार जारी रहने के कारण हुई हानि के संबंध में वर्तमान प्रस्ताव राजस्व को उस मात्रा को दर्शाने वाला विवरण है, जिसे आय अनुपात को 7.25-8 के वर्तमान स्तर से 9.25-10 तक बढ़ा कर प्राप्त किया जा सकता है। यह किसी भी सुविधा पर लागू किया जा सकता है और इसे किसी भी तरह हानि नहीं कहा जा सकता।
- (v) अधिभार कार्गो-सम्बद्ध प्रभार किस्म का है और उसे पोत सम्बद्ध प्रभारों में संशोधन के प्रस्ताव के साथ नहीं मिलाया जाएगा।

#### च. ईएलटी योजना

- (i) एमओपीटी ने अपने राजस्व को संरक्षित करने के प्रयास में गोदी किराया इकाई (जीआरटी/दिन) को 24 घंटे से 8 घंटे में परिवर्तन करने के फलस्वरूप उसके द्वारा हुई हानि को दर्शाते हुए एक विवरण प्रस्तुत किया है। अगर कोई प्रयोक्ता के दृष्टिकोण पर जाता है तो यह केवल उस निष्क्रिय अवधि की सीमा दर्शाता है, जिसके लिए प्रयोक्ता अदा करता रहा था। वास्तव में विल्मोरिया रिपोर्ट यह सुझाव देती है कि यूनिट 1 घंटा होगा।
- (ii) एमओपीटी ईएलटी योजना के अधीन उसके द्वारा छूट अदा करने के लिए पोतवणिकों द्वारा कार्गो की व्यवस्था नहीं करने पर दोष लगाता है। निर्धारित बिन्दुओं का निर्धारण 5 वर्षों के आंकड़ों पर विचार करने और विश्लेषण करने के बाद किया गया था। पोतवणिक वैश्विक बाजारों में प्रतिस्पर्धा करने वाले जिम्मेदार वाणिज्यिक संगठन हैं और वे वाणिज्यिक सिद्धान्तों द्वारा नियंत्रित होते हैं। एमओपीटी ने अपने प्रभार का पर्याप्त आंकड़ों के साथ समर्थन नहीं किया है। इसके अतिरिक्त, यह पूर्णतः अवगत है कि इसकी नौका उतराई सुविधा एक बाधा है।
- (iii) वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित वृद्धि पर ईएलटी का प्रभाव शामिल नहीं है।

**छ. अन्य मुद्दे**

- (i) एमओपीटी द्वारा बीआरसी के संशोधन पर तैयार की गई प्रश्नावली गोवा में लौह अयस्क व्यापार की अर्थव्यवस्था तैयार करने का एक प्रयास है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने अपने दिनांक 16 अप्रैल, 1998 के आदेश सं० एमएफ/एमओपीटी/57/97-टीएमपी में इस मुद्दे को अपने सीमाक्षेत्र से बाहर का माना। इसलिए, उक्त प्रश्नावली पर टिप्पणियां सुरक्षित हैं।
- (ii) इंगित किए गए अंतरों से एक पद्धति उभरती हुई प्रतीत होती है कि सभी असंगतताएं अनिवार्यतः एमओपीटी का वर्तमान प्रस्ताव विचार करने योग्य नहीं हैं।

5.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा पर एमओपीटी से उसके प्रस्ताव से उत्पन्न हुई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। उठाए गए कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं का सारांश नीचे दिया गया है :—

- (i) पूरे पत्तन के लिए वित्तीय/लागत विवरण और पोत सम्बद्ध कार्यकलापों के लिए पृथक् समेकित लागत विवरण की प्रस्तुति।
- (ii) वर्ष 2002-2003 के यातायात को वर्ष 2001-2002 के समान स्तर पर रखने और सामान्य कार्यों यातायात में किसी वृद्धि का पूर्वानुमान नहीं लगाने का कारण।
- (iii) लगाई गई पूंजी के परिकलन का उप-कार्याकलापवार व्यौरा/लगाई गई पूंजी में पूर्वानुमानित वृद्धि के समर्थन में वर्ष 2000-2001, 2001-2002 और 2002-2003 के दौरान पूरी और चालू की जाने वाली आस्तियों की सूची।
- (iv) पर्याप्त अतिरिक्त पूंजीनिवेश के बावजूद पोत-सम्बद्ध प्रभार राजस्व के प्रत्येक घटक में कम वृद्धि का पूर्वानुमान करने के कारण।
- (v) अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित प्रशुल्क में विदेशी मुद्रा का घट-बढ़ के प्रभाव पर विचार करते हुए आय पूर्वानुमानों का संशोधन।
- (vi) विदेशगामी और तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क के बीच 30% की भिन्नता रखना और इस समायोजन के कारण अतिरिक्त राजस्व को समामेलित करना।
- (vii) महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50क और 50ख के अनुसार ऐसी लेवी के बारे में प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के अनुसार पत्तन देयताओं की आय का अनुमान।
- (viii) मई, 2000 में कार्यों-सम्बद्ध प्रभारों और संपदा किराए के संशोधन के समय और वर्तमान प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तुत अनुमानों में भिन्नताओं पर स्पष्टीकरण।
- (ix) प्रस्तावित (प्रारूप) दरों के मान में कतिपय शर्तों पर स्पष्टीकरण।

5.2 एमओपीटी ने उठाए गए प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया है। अपेक्षित जानकारी की प्रस्तुति के अतिरिक्त एमओपीटी द्वारा दिए गए संगत बिन्दु निम्नानुसार हैं :—

- (i) वर्ष 2002-2003 के लिए अनुमोदित पूर्वानुमानित यातायात उपलब्ध नहीं है। इसलिए इसे 2001-2002 के समान स्तर पर रखा गया है।
- (ii) वापसी करने के बाद ईएलटी प्रीमियम (प्रयोक्ताओं को छूट देने के बाद) की निवल राशि पूरक गोदी किराया और लंगरगाह प्रभारों में शामिल है।
- (iii) पिछली लागतें होने के कारण मजदूरी और पेंशन की बकाया राशि पिछली प्रारक्षित निधियों से पूरी की गई है।
- (iv) 7 करोड़ रुपए तक के भंडार का समायोजन भंडार का वास्तविक सत्यापन पूरा होने के बाद ही सम्भव हो सकता है। विविध देनदार के शेष में 5 करोड़ रुपए की राशि शामिल है, जो मुकदमे के अधीन है। मामले के निपटारे के बाद ही कार्यशील पूंजी को कम किया जा सकता है।
- (v) कार्यों-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के समय प्रस्तुत एमओएचपी के लिए विवरण में दर्शाई गई अनुमानित प्रचालन लागत प्रवृत्ति और पिछले वर्ष के व्यय पर आधारित पूर्वानुमानित आंकड़े हैं। इसी प्रकार, पोत-संबद्ध प्रभारों के लिए वर्तमान कार्य में प्रदान किए गए आंकड़े प्रवृत्ति और पिछले वर्ष के व्यय पर निर्भर हैं। अयस्क प्रहस्तन सुविधाओं के लिए व्यय में नवीकरण और आधुनिकीकरण लागत शामिल है, जो भंडार की स्थायी मदों के प्रतिस्थापन/नवीकरण और जब भी नियत होता है, अनुरक्षण के लिए है। आरएसपीसीएल विद्युत प्रारंभ करने से अब (2000-01) विद्युत की लागत वर्ष 1999-2000 में 97904 लाख रुपए की तुलना में 1579.14 लाख रुपए है।
- (vi) प्रारंभिक लदान और उतराई के लिए पोतान्तरणकर्ता का प्रभार एक करार के अधीन पत्तन न्यास द्वारा लगाया जाता है क्योंकि टीवी पोत पत्तन की सीमाओं में पोतान्तरणकर्ताओं को चलाने और प्रचालित करने के लिए स्वामियों की मंत्रालय द्वारा अनुमति के अधीन

प्रचालित होते हैं। टीवी पोतों को प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए अभी विद्यमान दरों को संशोधित किया जाना है और पत्तन में उनके प्रचालन का प्रभाव निकाला जाएगा और अगले कुछ महीनों के दौरान प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा।

- (vii) वर्ष 2000-01 में पोत-संबद्ध प्रभार मुख्यतः महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के सुझाव के अनुसार इस उप-कार्यकलाप के अधीन क्रमशः डब्ल्यूआईएसएल और एबीजी से प्राप्त 170.30 लाख रुपए और 161.80 लाख रुपए की लाइसेंस फीस को शामिल करने पर बढ़ा है न कि वर्धित जीआरटी और पत्तन में आने वाले पोतों की बढ़ी हुई संख्या के कारण। वर्ष 2000-01 के लिए पोत-संबद्ध प्रभार वर्ष 1999-2000 के वास्तविक आंकड़ों से 13 प्रतिशत अधिक पूर्वानुमानित किए गए हैं।
- (viii) अमरीकी डॉलर में मूल्य वर्धित प्रशुल्क में विदेशी मुद्रा घट-बढ़ के प्रभाव पर विचार करते हुए आय का पूर्वानुमान इस अर्थ में व्यावहारिक नहीं है कि घट-बढ़ की सीमा का पूर्व-निर्धारण नहीं किया जा सकता, इसलिए इस पर विचार नहीं किया गया है।
- (ix) प्रारंभ में, विदेशगामी और तटीय पोतों पर प्रशुल्क के बीच 30 प्रतिशत की भिन्नता रखी जाती थी। विनिमय साम्यता में परिवर्तन से यह अंतर बढ़ गया है, तथापि उसे इस कार्य में समामेलित किया और प्रस्तुत किया जाएगा।
- (x) दो अवसरों पर वास्तविक आंकड़ों के बताए गए वर्ष 1998-99 के आंकड़ों में परिवर्तन का कारण इस तथ्य के कारण है कि प्रबंधन और सामान्य प्रशासन के लिए मूल्य ह्रास को प्रबंधन और सामान्य उपरिष्वय में शामिल किया गया था, जबकि चालू लागत विवरण प्रबंधन और सामान्य आस्तियों पर मूल्य ह्रास सहित कुल मूल्य ह्रास प्रदर्शित करता है। इसे देखते हुए समग्र लागत भिन्न-भिन्न नहीं होती। भावी पूर्वानुमानों में भी समान पद्धति का अनुपालन किया गया है। वर्ष 1999-2000 के आंकड़े पहले के लागत विवरण, जो अनन्तिम था, में प्रदर्शित आंकड़े से भिन्न हैं, जबकि चालू लागत विवरण में वह वास्तविक आंकड़ों के स्तर पर है। वर्ष 2000-01 के लिए पूर्वानुमानित आंकड़े वर्ष 1999-2000 के वास्तविक आंकड़ों की प्रवृत्ति और एमओएचपी को सामान्य कार्गो तथा अयस्क (लौह अयस्क और उतराई प्रभार) तथा आय के अंतरण पर आधारित हैं।
- (xi) अयस्क का वहन करने वाली नौकाओं पर पत्तन बकाया प्रभारित नहीं करने के बारे में शर्तों के संबंध में पत्तन ने कहा है कि वह उन नौकाओं, जो पत्तन में अयस्क लाते हैं, पर प्रारंभ से ही प्रभारित नहीं करते। लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभारों के लिए निर्यातकों पर एक मिश्रित प्रभार लगाया जा रहा है, जिसमें कार्गो की उतराई, भूखण्ड पर चढ़ा लगाना, बाहक पट्टे पर ले जाना और जहाजों में लदान शामिल होता है। जुआरी नदी में नौका मार्ग के जलकषण पर लगभग 2 करोड़ रुपए के निवेश पर नौकाओं से प्रभार वसूल करना सोचा गया था, तथापि, बोर्ड ने यह निर्णय लिया है कि राशि प्रभारों की सामान्यता से ली जानी चाहिए। पत्तन 8 एफआरपी हल्की नौकाओं की अधिप्राप्ति पर 121 लाख रुपए व्यय करने का भी प्रस्ताव कर रहा है और यह महसूस किया जाता है कि उन नौकाओं पर प्रभार लगाया जा सकता है, जो सेवाओं का उपयोग करते हैं।
- (xii) तटीय पोतों पर पत्तन देयता में 50 प्रतिशत की रियायत की अनुमति केवल तटीय कार्गो आकर्षित करने के लिए दी जाती है।
- (xiii) तटीय पोतों के आंतरिक सभी पोतों पर प्रति 1000 कि. ग्रा. अथवा उसके भाग पर 28 पैसे की दर से प्रतिपूर्ति टनभार कर प्रभारित किया जाता है। यह पत्तन में जारी रहा है और पत्तन के राजस्व में कोई कमी नहीं होने के शर्ताधीन इसका विलय पत्तन देयता के साथ किया जा सकता है।

6.1 इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 14 मई, 2001 को मुरुगांव में हुई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित वर्णन किए गए थे :—

#### मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

- (i) हमने 13 प्रतिशत से अधिक आरओसीई प्राप्त नहीं किया है। कभी-कभी यह उससे भी कम है।
- (ii) हम आस्तियों का ब्यौरा देंगे। हमने सभी सत्यापन योग्य आंकड़ों का वर्णन किया है।
- (iii) आय के पूर्वानुमानों में 30 प्रतिशत की दर पर विनिमय घट-बढ़ के कारण अतिरिक्त आय को हिसाब में नहीं लिया गया है।
- (iv) हम पोतान्तरणकर्ता प्रचालन प्रभार के लिए शीघ्र ही प्रस्ताव लाएंगे।
- (v) भंडार और विविध देनदार से संबंधित लेखापरीक्षा आपत्तियों का पर्याप्त रूप से स्पष्टीकरण दे दिया गया है। भंडार एमओएचपी के कारण अधिक है। हमें एमओपीटी की भौगोलिक स्थिति के कारण उच्च भंडार स्तर रखना होता है।
- (vi) विविध देनदार मुख्यतः मध्यस्थता मामलों में ली गई दीर्घ लिखित वसूलियां हैं।
- (vii) लौह अयस्क प्रहस्तन यहां तक कि अभी भी हमारे लेखों में एक पृथक लागत केंद्र है।
- (viii) मजदूरी के बकाए की पूर्ति प्रारक्षित निधियों से की गई थी।
- (ix) (क) मध्य-2002 में हम एक विस्तृत प्रस्ताव लाएंगे।



- (ख) हम प्रशुल्क को बदलने की पिछले दरवाजे की विधि के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 का प्रयोग नहीं करेंगे। अगर आवश्यक हुआ तो हम प्रशुल्क में नियमित कमी का प्रस्ताव करेंगे।
- (x) एमओएचपी की संस्थापित क्षमता 9.5 एमटी है, जबकि हमने इसे 10.7 एमटी किया है। यह हमारी अन्तर्निहित शक्ति और विश्वास दर्शाता है।
- (xi) लौह अयस्क निर्यातकों ने प्रति टन 57 सेंट की मूल्यवृद्धि प्राप्त की है। अगर बीआरसी में 50 प्रतिशत की वृद्धि की जाती है तो यह प्रति टन 14 सेंट होगी, जो उनके द्वारा प्राप्त मूल्यवृद्धि का केवल 25 प्रतिशत है।
- (xii) हमारी क्षमता बढ़ी है, यातायात बढ़ा है, लौह अयस्क के मूल्यों में वृद्धि हुई है और हमारे पास अपने कार्यनिष्पादन की गुणवत्ता सिद्ध करने के लिए आईएसओ प्रमाणपत्र है। क्या इस चरण पर हमारे लिए थोड़ी वृद्धि की मांग करना गलत है?
- (xiii) हमारे सक्षम कार्गो प्रहस्तन के कारण चार्टर पार्टी के अधीन विलम्ब शुल्क के भुगतान में अत्याधिक गिरावट हुई है।
- (xiv) यह वृद्धि किसी भी तरह से एनओपीटी में लौह अयस्क के यातायात को प्रभावित नहीं करेगी।
- (xv) तलकर्मण लागत बढ़ती जा रही है, जुआरी नदी गाद और बढ़ती जा रही है। जीएमओईए के अनुरोध पर हमने इस लागत को सभी कार्गो पर विस्तारित कर दिया है, यह लौह अयस्क के हित संरक्षण के लिए हमारा विचार है।

#### गोवा लौह अयस्क निर्यात संघ ( जीएमओईए )

(जीएमओईए ने एक श्रव्य-दृश्य प्रस्तुतिकरण किया। स्लाइड प्रस्तुतिकरण की कागज प्रतियां दी गईं)।

- (i) लौह अयस्क व्यापार स्वयं अपनी आंतरिक शक्ति के कारण बचा हुआ है।
- (ii) लौह अयस्क व्यापार के संवर्धन में पत्तन का अंशदान नगण्य है। पोतान्तरणकर्ताओं का अंशदान अधिक महत्वपूर्ण है।

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ ( आईएनएसए )

- (i) कृपया हमारे लिखित अनुरोध में दिए गए बिंदुओं पर विचार करें -

#### मुरूगांव जहाज एजेंट संघ ( एमएसएए )

- (i) जल प्रभार बहुत अधिक है और उसे पिछली बार भी 100 प्रतिशत बढ़ाया गया था।
- (ii) अगर गोदी सं. 9 में ड्राफ्ट बढ़ा दिया जाता है तो गोदी में पूर्ण लदान संभव होगा।
- (iii) अगर एमओएचपी कार्य नहीं करता है तो गोदी सं. 9 में पोत को गोदी किराया का भुगतान क्यों करना चाहिए। एमओपीटी को ऐसे मामलों में गोदी किराया बंद कर देना चाहिए।
- (iv) कृपया हमारे लिखित अनुरोध में अन्य बिंदुओं पर भी ध्यान दें।

#### कंटेनरी शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन ( एीएसएलए )

- (i) हमने लिखित अनुरोध किया है। कृपया उस पर ध्यान दें।
- (ii) चूंकि, कंटेनर पोतों को गहरे ड्राफ्ट की अपेक्षा नहीं होती, इसलिए हमसे तलकर्मण लागत का भुगतान करने की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii) कृपया टीईसीएसओ के रिपोर्ट परीक्षालित करें ताकि हम पूर्णतः प्रत्युत्तर दे सकें।
- (iv) कंटेनर पोतों को इस वृद्धि से छूट दी जाए।

6.2. संयुक्त सुनवाई में जीसीसीआई, एमएसएए, आईएनएसए, सीएसएलए और जीएमओईए द्वारा लिखित अनुरोध किए थे। उनके द्वारा की गई टिप्पणियों के मुख्य बिंदुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

#### गोवा चैम्बर ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्री

पहले दी गई अपनी टिप्पणियों को दोहराने के अतिरिक्त उन्होंने निम्नलिखित अवलोकन किया है :-

- (i) प्रशुल्क के संशोधन का प्रस्ताव जानबूझकर बीआरसी और सीआरसी के लिए अलग-अलग प्रस्तुत किया गया है, ताकि लागत का एक बड़ा घटक अर्थात् वित्त और प्रशासन प्रभारों को असमानुपातिक रूप से पोत-संबद्ध लागतों अथवा कार्गो-संबद्ध लागतों को आबंटित किया जा सके। कम से कम पारदर्शिता के हित में दो प्रस्तावों को संशोधन के लिए साथ-साथ हाथ में लिया जाना चाहिए।

- (ii) सामंजस्य, वाणिज्यिक शान्ति और मंद वैश्विक अर्थव्यवस्था में मूल्य स्थिरता के हित में और दरों के पिछले संशोधन को एक वर्ष से कम से प्रभावी किए जाने को देखते हुए सीआरसी और वीआरसी दोनों के लिए अगला संशोधन विचारार्थ मई, 2003 में लिया जा सकता है। पत्तन संशोधन को एक साथ जोड़ने का अनिच्छुक भी नहीं होगा, क्योंकि इस प्रस्ताव में एमओएचपी भूखण्ड आय के संबंध में संशोधन की मांग कर रहा है, जो एक कार्गो-संबद्ध प्रभार है।
- (iii) पोत-संबद्ध प्रभार पत्तन द्वारा प्रदान की गई किसी सेवा के पूर्ण अग्रिम रूप में लगाए जाते हैं और फिर भी पत्तन को इस संबंध में कार्यशील पूंजी की अपेक्षा होती है और कभी भी नहीं लगाई गई पूंजी के लिए 19.5 प्रतिशत की अत्यधिक आय प्रभारित करता है।

#### मुरूगाव पोत एजेंट संघ ( एमएसए )

- (i) पोतस्वामी अत्यधिक गिरते हुए माल भाड़े की कठिन स्थिति का सामना कर रहे हैं, जिसके परिणामस्वरूप उनकी समुद्री यात्रा लेखे की आय कम हो रही है, जिसके कारण अमरीकी अर्थव्यवस्था में मंदी और जापान तथा अन्य एशियाई अर्थव्यवस्थाओं में परिणामी मंदी है।
- (ii) अगर लागू किया जाता है तो प्रस्तावित वृद्धि मुरूगाव के व्यापारिक मार्ग को अव्यवहार्य बना देगी और पोतस्वामियों को इस मार्ग से अपने जहाजों को वापस लेने के लिए बाध्य करेगी, जिससे अयस्क के वहन के लिए उपलब्ध तल की आपूर्ति में कमी होगी। इससे मालभाड़े में उत्तरोत्तर वृद्धि होगी, जिसका लौह अयस्क व्यापार और एमओपीटी दोनों के लिए प्रतिकूल अप्रत्यक्ष प्रभाव होगा।
- (iii) पत्तन द्वारा लौह अयस्क और अन्य थोक कार्गो (जो पत्तन में प्रहस्तन किए जाने वाले कुल कार्गो का लगभग 100 प्रतिशत होता है) के प्रहस्तन से उत्पादित आय और इन कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रदान की गई सुविधाओं पर व्यय की गई राशि के बीच गंभीर असमानता है। इस समय गोदी सं. 10 और 11 सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध है, जहां पहले प्रदान की गई सुविधाएं एलओए/पोतों के ड्राफ्ट को कम करके अब काट दी गई है।
- (iv) लगभग 7 करोड़ रुपये के निवल घाटे और जलापूर्ति से 70 लाख रुपये की आय पर विचार करते हुए प्रभारों में 10 गुना वृद्धि की जानी होगी। चूंकि स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रशुल्क में वीआरसी के पिछले संशोधन के दौरान लगभग 100 प्रतिशत वृद्धि की गई थी, इसलिए घाटा केवल नौवहन के अतिरिक्त स्रोतों को जलापूर्ति से उत्पन्न हुआ होगा, जिसके जांच करने की आवश्यकता है और इस शीर्ष के अधीन किसी वृद्धि का औचित्य नहीं है।
- (v) 50,000 से 1,00,000 टन के बीच वाले पोतों से प्रभार 3956.72 अमरीकी डॉलर की अतिरिक्त एकमुश्त लेवी पर ईएलटी स्कीम लागू नहीं की जानी चाहिए, क्योंकि ऐसे प्रभार अन्य श्रेणी के पोतों पर नहीं लगाए जाते हैं।
- (vi) वित्त विधेयक, 2001 द्वारा 5% का सेवा कर पारित किया गया है और सभी पत्तन प्रभारों में 5% की वृद्धि हो जाएगी। यह पोतस्वामियों पर बोझ और बढ़ा देगा।

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ ( आईएनएस )

- (i) पणजी के समीपस्थ लघु पत्तन ने कोयला, कोक आदि की कतिपय मात्राओं के अतिरिक्त 2 एमटी लौह अयस्क का प्रहस्तन किया है। पत्तन प्रभारों में काफी अंतर होने के कारण एमओपीटी से यातायात स्पष्ट रूप से पणजी पत्तन की ओर चला गया है।
- (ii) कोई भी तीव्र वृद्धि कोयला, कोक, एल्युमिनियम, इस्पात उत्पादों आदि जैसे अन्य सामान्य कार्गो, जिसे एमओपीटी प्रोत्साहित करने का प्रयास कर रहा है, के आयातकों और निर्यातकों को हतोत्साहित करेगी और पीओएल उत्पादों, लौह अयस्क पिलेट, उर्वरक आदि के मौजूदा यातायात को भी प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगा।
- (iii) पत्तन को विदेशी मुद्रा दरों में घट-बढ़ के कारण भी लगभग 9% का लाभ हुआ है।
- (iv) आईएनएसए मोटे तौर पर इस संबंध में जीएमओइए और जीसीसीआई के दृष्टिकोण का समर्थन करता है।

#### दि केटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन ( इंडिया ) ( सीएसएलए )

- (i) सितम्बर, 1998 में पिछले संशोधन में वर्ष 1997 में हस्ताक्षरित वेतन करार के कारण लागत वृद्धि के प्रभाव को हिसाब में लिया गया था। इसलिए, प्रशुल्क संशोधन के लिए यह बहाना नहीं हो सकता।
- (ii) उच्च वृद्धि के लिए प्रस्ताव करना और कम वृद्धि पर मान जाना एक प्रवृत्ति बन गई है। पत्तन पहले वृद्धि का निर्धारण करता है और तब पिछले आंकड़े निकालने के लिए किसी परामर्शदाता फर्म को किराए पर लेता है। वर्ष 1997 में, 56.26% प्रस्तावित वृद्धि की तुलना में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा केवल 11% की वृद्धि अनुमोदित की गई थी और अभी भी पत्तन की सेवाएं लाभ योग्य

बनी हुई हैं। एमओपीटी में समेकित बॉक्स दर के रूप में प्रति टीईयू 6000/- रुपए प्रस्तावित दर की तुलना में पत्तन 1000/- रुपए प्रति टीईयू के लिए सहमत हो गया।

- (iii) पत्तन के पास गोदी सं. 9 में वर्धित क्षमता के कारण अतिरिक्त गोदी दिवस हैं और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने भी प्रयोक्ताओं के लिए औचित्य के रूप में 24 घंटे से 8 घंटे के प्रभार के आधार में परिवर्तन स्वीकार किया है। पत्तन की ओर से इसे हानि के रूप में मानना गलत है।
- (iv) पत्तन का वर्तमान प्रस्ताव बल्क कार्गो जहाजों की सुविधा देने और आकर्षित करने के लिए भारी तलकर्षण (दिनांक 31-03-2001 तक) पर किए गए 22.23 करोड़ रुपए के बड़े व्यय को भी वसूल करना है। चूंकि, पत्तन पर आने वाले कंटेनर पोत 8 मीटर से 10 मीटर तक ड्राफ्ट की अपेक्षा करने वाले छोटे भरण पोत हैं इसलिए यह कंटेनर पोतों पर अनावश्यक बोझ डाल देगा।
- (v) पत्तन द्वारा प्रस्तावित वृद्धि का परिणाम प्रति टीईयू की लागत में लगभग 21 अमरीकी डॉलर की वृद्धि होगा, जो व्यापार जगत को कंटेनर कारोबार एमओपीटी से दूर अंतरित करने के लिए निर्देशित करेगा।

### गोवा खनिज अयस्क निर्यात संघ ( जीएमओईए )

जीएमओईए से संयुक्त सुनवाई में किए गए स्लाइड प्रस्तुतिकरण की कागज प्रतियां प्रस्तुत की हैं। अपने प्रस्तुतिकरण में, जीएमओईए ने पहले किए गए अपने लिखित अनुरोध में उल्लिखित बिंदुओं/मुद्दों को दोहराया है।

6.3 तत्पश्चात्, जीएमओईए ने निपन स्टील कारपोरेशन (एनएससी), जापान, जो जापानी स्टील मिलों के मुख्य क्रेता और संयोजक हैं, से प्राप्त पत्र की प्रति अग्रेषित की है। एनएससी के पत्र में उल्लेख किए गए महत्वपूर्ण बिंदु निम्नानुसार हैं :—

- (i) एनएससी ने वृद्धि पर अपनी चिंता व्यक्त की है और गोदी सं. 9 में उपलब्ध ड्राफ्ट, पत्तन की समयानुकूलता और अन्य स्रोतों की तुलना में उपलब्ध लदान दर के संबंध में मरुगांव पत्तन की सीमाओं को पहचानने का अनुरोध किया है।
- (ii) गोआनी लौह अयस्क आपानी बाजार में बिल्कुल प्रतिस्पर्धी नहीं है और इस स्थिति में कोई भी वृद्धि इसकी प्रतिस्पर्धात्मकता को कम कर देगी।

7. एमएसएए, जीसीसीआई और जीएमओईए द्वारा की गई टिप्पणियों के संदर्भ में, एमओपीटी ने निम्नलिखित तर्कों के साथ प्रत्युत्तर दिया है :—

### मरुगांव जहाज एजेंट संघ ( एमएसएए ) की टिप्पणियों पर

- (i) कारोबार चक्र की घटना उद्योग में सभी संबंधितों को प्रभावित करती है। पिछले कुछ महीनों के दौरान नौवहन उद्योग की स्थिति सुधरी है और माल-भाड़ा दर बढ़ाना प्रारंभ हो गई है। पत्तन को प्रयोक्ताओं की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए सुविधाओं को प्रतिस्पर्धी, सक्षम और समय-समाय पर संपूर्ण रखना पड़ता है।
- (ii) प्रयोक्ता लंबे समय से यह दोहराते रहे हैं कि प्रभारों में किसी भी वृद्धि का लौह अयस्क व्यापार और एमओपीटी, दोनों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। तथापि, पत्तन और उसके प्रयोक्ता समय-समय पर दरों में आवश्यकता-आधारित संशोधन करने के बाद भी साथ-साथ विकसित हुए हैं।
- (iii) पत्तन तलकर्षण पर और गोदी संख्या 9 में सक्षम प्रहस्तन के लिए गहरा ड्राफ्ट प्रदान करने के लिए बांध घाट बॉय के प्रावधान हेतु अधिक से अधिक व्यय कर रहा है। गोदी सं. 10 और 11 को भी गहरा किया गया है।
- (iv) वर्ष 2000-01 के लिए पूर्वानुमानित प्रचालन आय में कार्गो-संबद्ध प्रभारों का संशोधन तथा यातायात में अनुमानित वृद्धि भी शामिल है और यह अनुमोदित बजट अनुमानों के अनुसार है। आय में वृद्धि विद्युत (979.04 लाख रुपए से 1579 लाख रुपए), वेतन और मजदूरी (4608.61 लाख रुपए से 6073.06 लाख रुपए), तलकर्षण व्यय (1010.28 लाख रुपए से 1164.49 लाख रुपए) और उप-संविदा/मरम्मत और अनुरक्षण-भंडार (755.04 लाख रुपए से 736.11 लाख रुपए) पर वर्धित व्यय द्वारा प्रतिमंतुलित हो जाती है।
- (v) पिछले संशोधन में प्रशुल्क में लगभग 100% की वृद्धि के बावजूद जलापूर्ति कार्यकलाप में अत्यधिक घाटे की मौजूदगी के संबंध में नौवहन को जलापूर्ति उप-कार्यकलाप के अधीन प्रचालन लागत को लागतों को आबंटन के लिए विभाजित किया जा रहा है और आय पूर्णतया इस कार्यकलाप से संबद्ध है।
- (vi) 50,000 टन से 1,00,000 टन के बीच वाले पोतों पर 3956.72 अमरीकी डॉलर की एकमुश्त लेवी के बारे में एमएसएए के आशय के संबंध में यह उल्लेखनीय है कि यह दर लगाए जाने योग्य सामान्य गोदी किराया प्रभारों का अभिन्न अंग है।

### ख. गोआ चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री ( जीसीसीआई ) की टिप्पणी पर

- (i) जुलाई, 1998 का संशोधन 5 वर्ष की अवधि के बाद भी और वह भी 54.26% के प्रस्ताव की तुलना में 11% की सीमा तक कार्यान्वित हुआ, जो वर्षों से राष्ट्रीय मुद्रास्फीति की साधारण दर से भी बहुत कम है। दरों का संशोधन आवश्यकता आधारित है और इसे जब यह आवश्यक और देय हो जाता है, तब किया जाता है। पत्तनों ने आय छिपाने और व्यय बढ़ाने के बारे में प्रयोक्ताओं द्वारा किए गए भ्रम को दूर करने के लिए एक बार में पोत-संबद्ध प्रभागों और कार्गो-संबद्ध प्रभागों का संशोधन प्रस्तुत करने के हित में भी है। संशोधन साथ-साथ करने के प्रयास किए जाते हैं। मंदी की वैश्विक अर्थव्यवस्था को देखते हुए अपेक्षित 72% की तुलना में 50% पर संशोधन प्रस्तावित है।
- (ii) पोत संबद्ध प्रभागों के संशोधन पर संपूर्ण कार्य महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के निर्देशों के अनुसार आय और व्यय के बीच अंतर को कम करने, लागतों की वसूली और आधुनिक आधारभूत ढांचा सृजित करने पर आधारित है। उत्पादित अधिशेष का पुनः प्रयोग आधुनिक आधारभूत ढांचे के सृजन के लिए किया जाता है, क्योंकि सरकार से कोई बजटीय सहायता नहीं मिलती। व्यापार में भागीदारों के बीच सुधरी हुई क्षमता के कारण लाभों की हिस्सेदारी में कुछ गलत प्रतीत नहीं होता। संशोधन मुख्यतः बढ़ी हुई लागत और क्षमता के स्तर को बनाए रखने के कारण आवश्यक हो गया है।
- (iii) जलापूर्ति की लागत में जलापूर्ति संस्थापना, जल नौकाओं की लागत, सरकार को अदा किए जाने वाले जल प्रभार और जलापूर्ति संस्थापना/उत्प्लावक यान की मरम्मत और अनुरक्षण शामिल हैं। गोवा सरकार के पास एमओपीटी से उसे आपूरित जल के लिए प्रभारित करने हेतु विशेष दर है। पत्तन के क्वार्टर, अस्पताल और मल-जल संयंत्र लोक निर्माण विभाग द्वारा और पत्तन द्वारा स्वयं उत्पादित जल के अधिकांश भाग की खपत करते हैं। इसलिए व्यय का नियंत्रण उतना प्रभावी नहीं है, जितना उसे होना चाहिए। नौवहन को जलापूर्ति की विशिष्ट लागत और आय के आधार पर उसे नौवहन और अन्य कार्यकलापों में विभाजित करके एक कार्य किया जा रहा है, ताकि बेहतर नियंत्रण किया जा सके।

### ग. गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ ( जीएमओईए ) की टिप्पणी पर

- (i) आय और व्यय के अनुमानों की गुणवत्ता उस प्रयोजन और उद्देश्य, जिसके लिए यह किया जाता है, के उपयुक्त होने के लिए बिल्कुल पर्याप्त है। अनुमान पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है और प्रचालनों की मात्रा के अनुसार बढ़ाए/घटाए जाते हैं। तलकर्वण, भंडार, मरम्मत और अनुरक्षण, विद्युत, उप-संविदा निर्माण कार्यों जैसे व्यय अपूर्वानुमानित होते हैं और अनुमानों में देखा गया कोई परिवर्तन पत्तन के नियंत्रण से बाहर के कारणों के वजह से है।
- (ii) पत्तन का मुद्रास्फीति क्लरक पर कोई नियंत्रण नहीं है जो भंडार, ईंधन, वेतन और मजदूरी तथा अन्य व्यय जैसे उपभोग्य वस्तुओं के माध्यम से प्रचालन की लागत को प्रभावित करते हैं।
- (iii) यह आरोप कि लगाई गई पूंजी यातायात की मात्रा का प्रभाव नहीं दर्शाती, प्रचालन की लागत नहीं घटाती और इसमें सामाजिक आस्तियां, गैर-प्रचालनीय और निम्न आय वाली आस्तियां शामिल हैं, को नकारा नहीं जा सकता। यह अनुमान नहीं है कि पत्तन के प्रचालकों के लिए पत्तन द्वारा अत्यधिक लागत पर निर्मित आधारभूत संरचना केवल इस कारण से कि सुविधाएं निर्मित की जाती हैं, यातायात की उच्च मात्रा प्राप्त करेगी। पत्तन में यातायात लौह अयस्क तथा सामान्य कार्गो व्यापार में विश्वव्यापी मंदी सहित कई कारकों पर निर्भर करता है।
- (iv) लगाई गई पूंजी का हिसाब कई वर्षों से इस पत्तन में अपनाए गए सुदृढ़ सिद्धांतों के आधार पर लगाया जाता है और यह महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के निर्देशों पर परिवर्तन के अधीन होता है।
- (v) पत्तन की निवेश योजना का निर्णय पत्तन में यातायात की बेहतर मात्रा उत्पन्न करने के लिए पत्तन और उसके प्रयोक्ताओं की आवश्यकता पर विचार करते हुए किया जाता है। सामाजिक आस्तियां भी अपेक्षित होती हैं, जो पत्तन के कर्मचारियों को उनके कल्याण, बच्चों की शिक्षा अन्य सामाजिक रूप से संबद्ध मुद्दों के लिए हितों का औचित्य बताती हैं।
- (vi) आरओसीई के संबंध में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के निर्देशों का अनुपालन किया जा रहा है और जीएमओईए का सीमा और मात्रा के संबंध में कथन, जिसे पत्तन को वहन करना चाहिए, पर सहमति नहीं दी जाती है।
- (vii) वीआरसी के संशोधन के औचित्य और जीएमओईए द्वारा आरोपित अशक्तता के संबंध में अपनाए गए अनुमान और सिद्धांत इस मामले में उससे भिन्न नहीं हैं, जो पूर्व संशोधन के लिए प्रस्तुत किए गए थे।
- (viii) ईएलटी योजना के संबंध में पत्तन की टिप्पणियां और इसकी आशंकाएं महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को व्यक्त कर दी गई हैं और इस संबंध में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का निर्णय पत्तन को स्वीकार्य होगा।
- (ix) कार्गो प्रहस्तन प्रभागों और भूखंड आय पर अधिभार के संबंध में पत्तन का आशय स्पष्ट और अद्वितीय है और इस मामले को वीआरसी के साथ नहीं मिलाया गया है, परंतु उपयुक्त समय पर उठाया गया है।

8.1 पत्तन ने तत्पश्चात् उठाए गए मद्दों (ऊपर पैरा 5.1 देखें) पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजा, जिसे उसके द्वारा पहले प्रस्तुत नहीं किया गया था। पत्तन द्वारा प्रस्तुत मुख्य स्पष्टीकरण निम्नानुसार हैं :—

- (i) अब्राहम समिति की सिफारिशों, जिसने बड़े आकार के पोतों को राहत प्रदान किया, के दृष्टिगत जीआरटी और डीडब्ल्यूटी का दोहरा मानदंड पोतों के वर्गीकरण के लिए अपनाया गया था। पायलिटिज सहित सभी पत्तन प्रभार केवल जीआरटी के इकाई माप पर लगाए जाते हैं। 1,60,000 डीडब्ल्यूटी और उससे ऊपर के आकार के पोतों पर प्रभारों में 25% संशोधन के कारण हानि को समंजित करने के लिए 50,000 से 1,00,000 डीडब्ल्यूटी के बीच वाले पोतों से प्रभारित करने के लिए एकमुस्त लेवी नियत की गई थी।
- (ii) गोदी किराया प्रभारों को आईएनएसए के कहने पर उसमें विहित क्रेन-भाड़ा को पृथक् करने के लिए पोत-संबद्ध प्रभारों और कार्गो-संबद्ध प्रभारों में विभाजित किया गया था। सामान्य कार्गो गोदी 10 और 11 पर कोई क्रेन प्रदान नहीं किए जाने के कारण प्रभारित करने की वही पद्धति जारी है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का इस संबंध में आगे निर्णय पत्तन को स्वीकार्य होगा।
- (iii) गोदी में पोत के विलंब से बचने के लिए दर के 10 गुने पर दंडात्मक गोदी किराया प्रभार प्रभारित किया जाता है। पत्तन पोत के यात्रा पर जाने की तैयारी के समय से 3 घंटे के भीतर गोदी किराया प्रभार को बंद करने का समर्थन करता है।
- (iv) पूर्व में रियायत देने के लिए मध्यधारा में उतारते समय गोदी सं. 9 में लौह अयस्क लदान करने वाले पोतों पर 4 दिनों की अधिकतम संख्या के लिए प्रभार लगाया जाता था। उसकी समीक्षा की जाए और प्रहस्तन के लिए लिए गए दिनों की वास्तविक संख्या प्रभारित की जाए।
- (v) लदान/उतराई प्रचालनों के लिए स्वयं अपने गैर का प्रयोग कर रहे पोतों पर अधिभार गोदी किराए के अतिरिक्त है, परन्तु यह गोदी में खड़े पोतों पर नहीं लगाया जाता है। मध्यधारा में रहते हुए स्वयं पोत पर लगे क्रेन द्वारा लदान के लिए पत्तन की प्रतिपूर्ति के लिए प्रभार लगाया जाता है।

8.2 एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना/स्पष्टीकरण की जांच पर, कई बिंदुओं का पता लगाया गया था, जिनकी या तो अपर्याप्त रूप से चर्चा की गई थी अथवा जिसके संदर्भ में संगत ब्यौरे प्रस्तुत नहीं किए गए हैं। तदनुसार, पुनः और सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया। पुनः उठाए गए कुछ बिंदुओं का सारांश निम्नानुसार है :—

- (i) वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 के लिए विदेशगामी पोत से संगत आय पर क्रमशः 3% और 6% की दर पर वृद्धि पर विचार करते हुए विदेशी मुद्रा घट-बढ़ के कारण अतिरिक्त राजस्व का अनुमान लगाकर संशोधित आय पूर्वानुमान किया जाता है।
- (ii) विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के बीच 100 : 70 के स्तर पर भिन्नता बनाए रखने के कारण अतिरिक्त आय, जिसे राजस्व अनुमान में माना जाएगा।
- (iii) पत्तन बकाए की आय का अनुमान महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50ख के संदर्भ में लगाया जाए।
- (iv) एमओपीटी को प्रतिपूर्ति टनभार कर के विलयन द्वारा पत्तन बकाए की संशोधित दर प्रस्तावित करना है।

8.3 प्रत्युत्तर में, एमओपीटी ने निम्नलिखित उत्तर प्रस्तुत किया है :—

- (i) सभी मौजूदा आस्तियों का पता इस प्रयोजन के लिए गठित समिति द्वारा वास्तविक सत्यापन के आधार पर लगाया गया है; और आस्तियों की पहचान के फलस्वरूप लेखाकरण प्रविष्टि वर्ष 2001-02 में की जाएगी।

भंडार का वास्तविक सत्यापन भारी-भरकम और समय लेने वाला होने के कारण प्रक्रियाधीन है और इसके वर्ष के अंत तक पूरा हो जाने का अनुमान है, इसलिए कार्यशील पूंजी समायोजित नहीं की जाती।

- (ii) सीआरसी के संशोधन के समय प्रस्तुत एमओएचपी पर लागत विवरण वर्ष-1998-99 के वास्तविक आंकड़ों तथा क्रमशः वर्ष 1999-2000 और 2000-01 के संशोधित अनुमान और बजट अनुमान पर आधारित थे, जबकि सीआरसी के संशोधन के समय प्रस्तुत विवरण वर्ष 1999-2000 के वास्तविक आंकड़ों और क्रमशः वर्ष 2000-01 तथा 2001-02 के संशोधित अनुमान और बजट अनुमान पर आधारित है।

एफएमआई/एफएमई का विभाजन प्रचालन आय और प्रत्यक्ष लागत के आधार पर किया जाता है। भिन्नता का कारण विचार किए गए अनुमान और वर्ष 1999-2000 के वास्तविक आंकड़े हैं।

- (iii) 3—6% की वृद्धि पर विचार करने के सुझाव में निम्नलिखित असंगतियां हैं :—

(क) व्यापार की सूक्ष्म-वृहत अर्थव्यवस्थाओं के कारण विनिमय दर अधिक घट-बढ़ रही है, जिस पर पत्तन का कोई नियंत्रण नहीं है।

(ख) इस मद पर लाभ और हानि का वहन पोतों के रखाना होने की तारीख को मौजूद दर अपनाकर संबंधित पार्टियों द्वारा किया जा चुका है।

(ग) विनिमय दर में संभावित घट-बढ़ पर 3.5% की वृद्धि का निर्धारण पत्तन (i) के लिए केवल अलाभकारी होगा, और इसे आवश्यक नहीं माना जाता।

प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में यथा समामेलित जीआरसी में 3—6% राजस्व वृद्धि के लिए निर्देशों पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया जाता है।

- (iv) विदेशगामी और तटीय पोतों के बीच प्रशुल्क में 100 : 70 के स्तर पर भिन्नता बनाए रखने के लिए किसी विशेष कारण के बिना तटीय पोतों पर लागू प्रशुल्क को 55% बढ़ाना विकल्प होगा। कुल आय को वर्ष 2000-01 के लिए तटीय और गैर-तटीय पोतों के अनुपात में विभाजित किया गया है और उसी अनुपात को भावी वर्षों के लिए अपनाया गया है। तैयार किए गए लागत विवरण में इस आनुमानिक आय का 55% पर विचार किया है।
- (v) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50ख के अधीन पत्तन बकाया लगाने पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का दिनांक 15-5-2001 का आदेश दिनांक 5-4-2000 से प्रभावी होते हुए कार्यान्वित किया जा रहा है और संशोधित लागत विवरण में समामेलित किया गया है।
- (vi) प्रतिपूर्ति टन—भार कर (सीटीटी) केवल लौह अयस्क पोतों पर लागू है और यह पोतों द्वारा वहन किए गए लौह अयस्क कार्गो की मात्रा पर लगाया जाता है, जबकि पत्तन बकाया पोतों के जीआरटी पर लगाया जाता है। चूंकि पत्तन बकाए में सीटीटी का सीधा विलयन व्यवहार्य प्रतीत नहीं होता, क्योंकि पत्तन बकाया अयस्क और अयस्क-भिन्न दोनों समान रूप से सभी पोतों पर लागू होता है, सर्वोत्तम हल उसे घाटशुल्क में इसकी नामावली परिवर्तित करके विलयन करना है, जिसके लिए दरें पृथक् रूप से मौजूद हैं और प्रभार लगाए जाने का कार्गो-संबद्ध प्रभार से निकट संबंध है।

8.4 एमएमओपीटी के साथ उसके प्रस्ताव के संगत विभिन्न बिंदुओं पर चर्चा करने के लिए आधिकारिक स्तर पर दिनांक 10 जुलाई, 2001 और 11 जुलाई, 2001 को एक बैठक आयोजित हुई थी। विस्तृत चर्चा के आधार पर एमएमओपीटी ने एक संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है। लागत विवरण में एमएमओपीटी द्वारा किए गए मुख्य परिवर्तन निम्नानुसार हैं :—

- (i) पत्तन ने पंचवर्षीय योजना के अनुसार वर्ष 2002-03 के लिए प्रशुल्क के संशोधित आंकड़े भेजे हैं। (तथापि, आय का पूर्वानुमान अदनुसार संशोधित नहीं किया गया है)।
- (ii) वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए क्रमशः 3% और 6% पर विदेशी मुद्रा घट-बढ़ के कारण अतिरिक्त आय।
- (iii) वास्तविक आंकड़ों के अनुसार वर्ष 2000-01 में पत्तन बकाए में से 1 करोड़ रुपए घटा दिया गया है और वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लिए पत्तन बकाए के आंकड़ों को समानुपातिक रूप से 1.12 करोड़ रुपए घटा दिया गया है। यह महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50ख के अनुसार वसूली योग्य पत्तन बकाए में कमी के प्रभाव को लाने के कारण है।
- (iv) सीएचएलडी आय और व्यय (एफएमआई सहित) प्रचालन आय में जोड़ दी जाती है।
- (v) निवल एकमुश्त आंकड़े वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए संगत किए गए हैं।

8.5 एमएमओपीटी ने जैसा लागत विवरण में वर्णित है प्रचालन लागत वित्तीय विवरण के साथ समंजन करते हुए दिनांक 24 जुलाई, 2001 को एक फैक्स भी भेजा है।

9. इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना और समग्र रूप से ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति सामने आती है :—

- (i) एमएमओपीटी ने यह प्रस्ताव लगाई गई पूंजी पर आय, जो बढ़ती हुई प्रचालन लागत के कारण घट गई है, में वृद्धि करने के उद्देश्य से तैयार किया है। पत्तन ने यह भी उल्लेख किया है कि उसके द्वारा यथा प्रस्तावित दरों के संशोधन के बाद भी वह लगाई गई पूंजी पर अधिकतम अनुमेय आय अर्जित नहीं करेगा। पत्तन ने यह भी कहा है कि संशोधन की प्राथमिक तौर पर अपेक्षा ईएलटी योजना और इस प्राधिकरण द्वारा गोदी किराया प्रभारित करने की यूनिट में परिवर्तन के कारण हुई हानियों को प्रति संतुलित करने के लिए है। एमएमओपीटी द्वारा उल्लिखित 'हानि' उसके द्वारा अर्जित राजस्व के संदर्भ में काल्पनिक है, परंतु इस प्राधिकरण द्वारा लागू परिवर्तनों के कारण ऐसा नहीं हो सका। हानियों के बारे में एमएमओपीटी के विवरण की असंगतता को तत्काल प्रयोक्ताओं मुख्यतः जीसीसीआई और जीएमओईए द्वारा इंगित किया गया है। यहां जीएमओईए के अवलोकनों का हवाला देना संगत है कि गोदी किराया यूनिट के परिवर्तन के कारण पत्तन द्वारा पूर्वानुमानित हानि केवल पहले नहीं ली गई सेवाओं/सुविधाओं के लिए किए जाने वाले अतिरिक्त भुगतान की सीमा ही दर्शाती है।
- (ii) एमएमओपीटी के पोत संबद्ध प्रभारों का पिछला संशोधन जुलाई, 1998 में हुआ था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत्य 2 वर्ष की सामान्य प्रशुल्क वैधता चूक पर विचार करते हुए इन दरों की समीक्षा/संशोधन जुलाई, 2000 में ही की जानी चाहिए थी। इसलिए, अब विचाराधीन प्रस्ताव बिना बारी के संशोधन के लिए नहीं है, बल्कि अतिदेय हो चुके संशोधन के लिए है। इस संबंध में जीसीसीआई

के अवलोकन सही नहीं है। इसने अक्टूबर, 2000 से लागू संशोधित ईएलटी योजना और पोत-संबद्ध प्रभारों के सामान्य संशोधन को मिला दिया है। अक्टूबर, 2000 में ईएलटी योजना में किए गए परिशोधन को पोत-संबद्ध प्रभारों की समीक्षा/संशोधन के रूप में नहीं माना जा सकता।

- (iii) अधिकांश प्रयोक्ताओं ने एमओपीटी द्वारा तैयार किए गए अनुमानों की गुणवत्ता और पूर्व में उसके अनुमानों के बीच वास्तविक आंकड़ों की तुलना में भिन्नता पर प्रश्न उठाया है। इन अनुमानों को तैयार करने में भिन्नता के कारण अनुमानों के भिन्न होने के बारे में पत्तन का स्पष्टीकरण स्वीकार्य नहीं कहा जा सकता। यह मानना होगा कि एमओपीटी द्वारा अब प्रस्तुत लागत विवरण जून, 2000 में कार्गो-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के समय विचार किए गए विवरणों से भिन्न है। तथापि जुलाई, 1998 में पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के समय विचार किए गए अनुमानों की प्रतिज्ञा से पता चलता है कि अनुमानों में भिन्नता के कारण पत्तन को कोई अनुचित लाभ प्राप्त नहीं हुआ है। चूंकि, तात्कालिक प्रस्ताव पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के लिए है, इसलिए जून, 2000 में विचार किए गए कार्गो-संबद्ध कार्यकलाप के संदर्भ में अनुमान की त्रुटियों का प्रभाव समायोजित नहीं किया गया है। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए जहां भी आवश्यक हो कुछ संशोधनों के साथ एमओपीटी द्वारा अब प्रस्तुत पूर्वानुमानों पर विश्वास करते हुए पत्तन की समग्र लागत स्थिति पर विचार किया जाता है। अगर इस दृष्टिकोण को पत्तन को कोई अनुचित लाभ दिया जाने के रूप में देखा जाता है तो प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा/संशोधन के समय इसे भावी प्राप्ति के एवज में समंजित किया जाएगा।

- (iv) यह पुनः मानना होगा कि विभिन्न प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों के समय पत्तन द्वारा तैयार किए गए अनुमानों में भिन्नता मुख्यतः टुकड़ों में पर प्रस्तावों को तैयार करने में पत्तन द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के कारण है। जैसा जीएमओईए तथा अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा भी इंगित किया गया है, प्रशुल्क के संशोधन के लिए उजरती प्रस्ताव लागत के आवंटन को भ्रामक बना देते हैं। यह मानना होगा कि दरों के मान के व्यापक संशोधन के लिए प्रस्ताव एक बार में ही संशोधन के कुल प्रभाव का निर्धारण करने का अवसर और लागतों के आवंटन में अतिव्याप्ति के लिए अवसरों को भी वर्जित करने का अवसर देते हैं। इस प्राधिकरण द्वारा कार्गो-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के संबंध में अपने आदेश में एमओपीटी को भविष्य में व्यापक प्रस्ताव तैयार करने का सुझाव दिया जा चुका है।

चूंकि, पत्तन ने दिए गए सुझाव का अनुपालन नहीं किया है, इसलिए निर्धारित सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि कम करना उपयुक्त हो सकता है, ताकि कम से कम अगली समीक्षा/संशोधन के पूर्व पत्तन द्वारा ऐसी उपचारात्मक कार्रवाई की जा सके, यह प्राधिकरण व्यापक प्रस्ताव तैयार करने के लिए पत्तन को यह प्रस्ताव लौटाने के अंतिम कदम का आश्रय नहीं लेना चाहता। कार्गो-संबद्ध प्रभारों का पिछला संशोधन दो वर्षों की सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के साथ जून, 2000 में लागू किया गया था। हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित रेलवे प्रभार और एमओपीटी में कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती के लिए प्रभार को भी कार्गो-संबद्ध प्रभारों की वैधता के साथ सह-समाप्त होने का आदेश दिया गया था। इसे देखते हुए, अब विचाराधीन संशोधित पोत संबद्ध प्रभारों की वैधता को कार्गो-संबद्ध प्रभारों की वैधता के साथ सह-समाप्त होना निर्धारित करना तर्कसंगत है, ताकि एमओपीटी में सभी प्रशुल्कों का एकीकृत विचार कम से कम अगली बार उपलब्ध हो।

- (v) पत्तन ने प्रारंभ में पूरे पत्तन के लिए लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया था। तथापि, यह बाद में प्राप्त किया गया था। प्रारंभ में पत्तन ने वर्ष 2002-03 के लिए यातायात में कोई वृद्धि पूर्वानुमानित नहीं की थी। वर्ष 2002-03 में यातायात के लिए अनुमान 2001-02 के स्तर पर रखा गया था। यहां तक कि वर्ष 2001-02 के लिए यातायात वर्ष 2000-01 की तुलना में सीमांतिक वृद्धि दर्शाता है। तत्पश्चात्, पत्तन ने वर्ष 2002-03 के लिए 233.35 लाख टन के यातायात का पूर्वानुमान किया है। तथापि, पत्तन ने संशोधित यातायात पूर्वानुमान के समतुल्य वर्ष 2002-03 के लिए अनुमानित आय को संशोधित नहीं किया है।
- (vi) एमओपीटी की मौजूदा दरों का मान तटीय पोतों के लिए इन घटकों के लिए अधिसूचित रुपया दर के 50% की दर पर पत्तन बकाया और पायलिडिज लगाना निर्धारित करता है। यह रियायत तटीय पोतों के लिए दरों की विदेशगामी पोतों के लिए दरों से काफी कम कर देती है। सरकार की नीति के अनुसार तटीय पोतों के लिए पोत संबद्ध प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए प्रभारों के 70% पर निर्धारित किए जाते हैं। इसके अतिरिक्त, तटीय पोत दरें रुपए के रूप में निर्धारित की जाती हैं, जबकि विदेशगामी पोत दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित की जाती हैं। यह प्राधिकरण अन्य महापत्तनों से संबंधित मामलों में निर्णय ले चुका है कि पिछले संशोधन से अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय रुपए के मूल्यह्रास के कारण जो असंगति होती है उसे प्रशुल्क संशोधन के समय 30% के स्तर पर बहाल किया जाए। यहां तक कि अगर विदेशगामी पोतों के लिए दरों का संशोधन नहीं होता है, फिर भी असंगति को स्वीकार्य स्तर तक बहाल करने के लिए तटीय पोतों के लिए दरों का पुनः वर्णन करना आवश्यक है। इसका अर्थ विदेशगामी पोतों पर मौजूदा पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के बिना भी प्रारंभ में लागत विवरण में इस अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया। इंगित किए जाने पर पत्तन ने बाद में वर्ष 2001-02 और 2002-03 प्रत्येक के लिए 201.37 लाख रुपए की अतिरिक्त आय का अनुमान लगाया। इस अतिरिक्त आय को तदनुसार अंतिम अधिशेष/घाटा स्थिति निकालने के लिए संबंधित लागत विवरणी में शामिल किया गया है।
- (vii) पत्तन ने उस अतिरिक्त पोत-संबद्ध आय पर विचार नहीं किया है, जो उसे वर्ष 2001-02 और 2002-03 के दौरान विदेशी मुद्रा दर में घट-बढ़ के कारण प्राप्त हुई होती। जैसा अन्य महापत्तनों के मामले में किया गया था; पत्तन द्वारा क्रमशः वर्ष 2001-02 और

2002-03 के लिए विदेशगामी पोतों से पोत संबद्ध आय के 3% और 6% पर पत्तन द्वारा बाद में यथाअनुमानित इस मद में अतिरिक्त आय को लागत विवरण में शामिल किया गया है।

- (viii) यह प्राधिकरण सभी महापत्तनों द्वारा साझे तौर पर अपनाए जाने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50क और 50ख के अधीन पत्तन बकाया लगाना निर्धारित करते हुए आदेश पारित कर चुका है। एमओपीटी का उस आदेश की समीक्षा करने का अनुरोध भी निपटाया जा चुका है। यह मानना होगा कि धारा 50क और 50ख के अधीन संकल्पित पत्तन बकाए में रियायत प्रकृति में सांविधिक है और पत्तन बकाया लगाते समय और परिणामतः राजस्व अनुमान में पत्तन इसके प्रभाव को नहीं नकार सकता। एमओपीटी ने पहले यह कहा कि उसने इस प्राधिकरण के आदेश को कार्यान्वित नहीं किया था। तत्पश्चात् पत्तन ने सूचित किया कि आदेश कार्यान्वित किया जा रहा है और महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50क और 50ख के अधीन स्वीकार्य पत्तन बकाए में रियायत के प्रभाव पर विचार करते हुए अनुमानित आय को संशोधित किया। इस संबंध में पत्तन द्वारा दिए गए संशोधित पूर्वानुमान पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (ix) भूतपूर्व मुरुगाव गोदी श्रमिक बोर्ड (एमडीएलबी) का वर्ष 1998 में एमओपीटी के साथ विलय हो गया और तबसे कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती से संबंधित प्रभार एमओपीटी द्वारा संग्रहित किया जा रहा है। इस दशा में कार्गो प्रहस्तन श्रमिक विभाग (सीएचएलडी) को एमओपीटी के अभिन्न भाग के रूप में देखा जाना है। कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती के लिए दरें निकालते समय पत्तन ने इस क्रियाकलाप को अपने प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय का विभाजन माना है। इस प्रस्ताव में अपने अनुमान में एमओपीटी ने सीएचएलडी से संबंधित आय और व्यय पर विचार नहीं किया है। सीएचएलडी की निवल वित्तीय स्थिति अधिशेष दर्शाती है। चूंकि, यह कार्यकलाप कार्गो प्रहस्तन के प्रासंगिक है, इसलिए कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के अधीन सीएचएलडी की वित्तीय स्थिति पर विचार करना उचित है। पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण तदनुसार संशोधित किए जाते हैं। प्रसंगवश, यहां यह उल्लेख करना उचित है कि न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन कामगार स्कंध जो एमओपीटी में सीएचएलडी के सदस्य है, की वित्तीय स्थिति पर एनएमपीटी के दरों के मान के सामान्य संशोधन से संबंधित मामले में पत्तन के कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के अधीन विचार किया गया है।
- (x) इस प्राधिकरण ने एमओपीटी के रेलवे कार्यकलाप के अधीन आने वाले स्थानीय कर्षण प्रभारों और अन्य विविध प्रभारों को जून, 2001 में संशोधित किया है। पत्तन द्वारा अब प्रस्तुत रेलवे कार्यकलाप के लिए लागत विवरण उससे काफी भिन्न है, जिस पर ऊपर उल्लिखित मामले का निर्णय करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था। चूंकि, रेलवे प्रशुल्क के संशोधन की अनुमति जून, 2001 में विचार किए गए लागत विवरण के आधार पर दी गई है, इसलिए इसे इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए भी प्रतिधारित किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि रेलवे प्रभारों के संशोधन से संबंधित मामले में, इस प्राधिकरण ने वर्णित कारणों से वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए लगाई गई पूंजी के केवल 75% की अनुमति दी। तथापि, तात्कालिक प्रस्ताव में पत्तन ने रेलवे कार्यकलाप से संबंधित लगाई गई पूंजी के आधार आंकड़े को संशोधित करने के अतिरिक्त लगाई गई समस्त पूंजी पर आरओसीई का विचार किया है। इसे देखते हुए, विचार किए गए आरओसीई का अधिक्य रेलवे प्रशुल्क के संशोधन के बारे में जून, 2001 के आदेश में अनुमत्य आरओसीई के संदर्भ में काट लिया गया है।
- (xi) एमओपीटी में कार्गो-संबद्ध प्रभारों के संशोधन से संबंधित जून, 2000 में पारित आदेश में इस प्राधिकरण ने पाया कि बीओओटी (बूट) योजना के अधीन एबीजी लिमिटेड को आवंटित भूमि के लिए वार्षिक लाइसेंस फीस और पत्तन तथा गोदी कार्यकलाप के अधीन शुल्क गोदी सुविधा प्रचालित करने के लिए मैसर्स वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड को पट्टे पर दी गई जल के अग्र किनारे और अग्र तट भूमि पर लाइसेंस फीस से होने वाली आय पर विचार करना तार्किक होगा। इस अवलोकन से 'संपदा किराए' शीर्ष के अधीन पत्तन द्वारा विचार की गई आय को हटा दिया गया था। चूंकि, तात्कालिक प्रस्ताव पोत-संबद्ध प्रभारों के लिए है, इसलिए इन दो स्रोतों से आय पर पत्तन और गोदी सुविधाओं के लिए लागत विवरण के अधीन विचार किया जाता है। यह स्पष्ट किया जाता है कि इस आय को शामिल करना केवल समग्र अधिशेष/घाटे की स्थिति का निर्धारण करने के प्रयोजनार्थ है। चूंकि, प्रश्नगत भूमि के लिए लाइसेंस फीस संशोधन के लिए प्रस्तावित नहीं है, इसलिए केवल उस कार्यकलाप, जो पट्टे पर दी गई भूमि पर लाइसेंस फीस से आय को निकालता है, के अधीन प्रचालन आय पर ही आधारित लागत घाटा की प्रतिशतता निकालने का ध्यान रखा गया है।
- (xii) जैसा प्रारंभ में सूचित किया गया है, लगाई गई पूंजी का हिस्सा होने वाली निवल एकमुश्त राशि दिनांक 31-3-1999 को यथास्थिति 136.77 करोड़ रुपए की राशि से दिनांक 31-3-2003 को यथास्थिति 286.54 करोड़ रुपए की वृद्धि दर्शाती है। यह उचित रूप से अनुमान किया जा सकता है कि किसी संगठन की आस्तियों के निवल एकमुश्त राशि में वृद्धि का परिणाम अतिरिक्त आय अथवा प्रचालन लागत में कमी होना चाहिए। तथापि, एमओपीटी के मामले में, पूंजीगत आस्तियों की वृद्धि का ऐसा कोई प्रभाव नहीं देखा गया। पत्तन द्वारा पहले प्रस्तुत प्रत्येक वर्ष के दौरान पूरा की जाने और चालू की जाने वाली आस्तियों की सूची में चालू पूंजीगत कार्य भी शामिल था। इंगित किए जाने पर पत्तन ने अब निवल एकमुश्त राशि के पूर्वानुमानों को संशोधित किया है और दिनांक 31 मार्च, 2003 को इस आंकड़े को 191.22 करोड़ रुपए अनुमानित किया है। तथापि, पत्तन ने आस्तियों की संशोधित निवल एकमुश्त राशि



के आधार पर मूल्यह्रास के आंकड़ों को संशोधित नहीं किया है। यह संशोधन हमारे द्वारा किया गया है। तदनुसार, आस्तियों को संशोधित निवल एकमुश्त राशि और मूल्यह्रास पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (xiii) वर्ष 1999-2000 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट दर्शाती है कि निवल एकमुश्त राशि में शामिल कई आस्तियां विद्यमान नहीं हैं। स्पष्टीकरण देने के लिए कहे जाने पर एमओपीटी ने सूचित किया है कि आस्तियों के वास्तविक सत्यापन के प्रयोजनार्थ गठित पत्तन अधिकारियों की एक समिति ने निवल एकमुश्त राशि से हटाई जाने वाली आस्तियों को ब्यौरा देते हुए अपनी रिपोर्ट को अंतिम रूप दे दिया था। पत्तन ने यह भी इंगित किया है कि आंशिक रूप से मूल्यह्रासित और हटाए जाने के लिए प्रस्तावित आस्तियों का मूल्य 118.54 लाख रुपए होता है। पत्तन ने विभिन्न लागत विवरणों में उसके द्वारा दिए गए निवल एकमुश्त राशि के अनुमानों से इन आस्तियों को नहीं हटाया है। उसने उल्लेख किया है कि इन आस्तियों को हटाने का कार्य 2001-02 के दौरान उसकी लेखा बहियों में किया जाएगा। चूंकि, इन आस्तियों को कोई आय अर्जित करने की अनुमति नहीं दी जा सकती, इसलिए परिकलन में विचार किए गए इन आस्तियों पर आय (आधिक्य) की कटौती कर ली गई है।

- (xiv) (क) पत्तन ने लगाई गई पूंजी का हिस्सा होने वाले कार्यशील पूंजी का बहुत अधिक अनुमान किया है। अधिक कार्यशील पूंजी दिनांक 31-3-2000 को 30.23 करोड़ रुपए की भंडार के बहुत अधिक शेष के कारण है। वर्ष 1999-2000 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट भंडार बही और सामान्य बही के बीच 706.37 लाख रुपए का अंतर दर्शाती है। इसके अतिरिक्त, यह सूचित किया गया है कि 990.32 लाख रुपए मूल्य का भंडार पिछले तीन वर्षों से संचालित नहीं हुआ है। वर्ष 1997-98 से 1999-2000 तक पिछले तीन वर्षों के दौरान भंडार की औसत खपत लगभग 11.00 करोड़ रुपए की है, जिसे मालसूची के लिए उचित के रूप में माना जा सकता है। यहां तक कि यद्यपि एक वर्ष की खपत के लिए मालसूची धारित करना बहुत अधिक प्रतीत होता है, फिर भी इसे इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ एमओपीटी के मामले में पुराने होते हुए एमओएचपी, जिसे उसे उसके लिए बीमा अतिरिक्त पुर्जों के साथ रखना होता है, पर विचार करते हुए स्वीकार किया जाता है। पिछले तीन वर्षों की औसत खपत के आधिक्य में मानी गई मालसूची को कार्यशील पूंजी के परिकलन से हटा दिया गया है।

- (ख) उच्च कार्यशील पूंजी में अंशदान करने वाली दूसरी मद विविध देनदार हैं, जिसमें लंबी अवधि से मुकदमे के अधीन 4.83 करोड़ रुपए की राशि शामिल है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि इस चरण पर इस राशि का समायोजन संभव नहीं हो सकता, जब तक मामले का निपटारा नहीं होता। मुकदमों के अधीन मामलों को निपटाने में शामिल समय को मानते हुए यह स्वीकार करना होगा कि अगर ऐसी विवादित राशि पर आय की अनुमति दी जाती है तो यह तेजी से वसूली पर कार्यवाही करने के लिए हतोत्साहन के रूप में कार्य करेगा। इसके अतिरिक्त, कार्यशील पूंजी की स्थिति ऐसी राशियों को शामिल करने के कारण स्थिति प्रदर्शित किए बिना कृत्रिम रूप से बढ़ जाती है। हमारे लिए यह मानने का कोई स्पष्ट कारण नहीं है कि मुकदमों का निपटारा 2002-03 तक नहीं होगा। प्रयोक्ताओं से मुकदमों के अधीन ऐसी राशियों के लिए भुगतान करने की आशा की जा सकती है। इसे देखते हुए, दीर्घकाल से लंबित मुकदमों से संबंधित 4.83 करोड़ रुपए की राशि कार्यशील पूंजी के परिकलन से निकाल दी जाती है।

ऊपर उल्लिखित संशोधन के अधीन परिकलित कार्यशील पूंजी ऋणात्मक आंकड़ा होती है। इस परिकलन को बाद में एमओपीटी द्वारा भी सत्यापित किया गया है। तथापि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ कार्यशील पूंजी को 'शून्य' माना जाता है।

- (xv) जीएमओईए ने पुनः सामाजिक/अनुत्पादक आस्तियों के संबंध में लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति देने के बारे में मुद्दा उठाया है। इसने कई कारणों का उल्लेख करते हुए अनुमत्य आय की दर में कमी करने का भी मुद्दा दिया है। जीएमओईए द्वारा उठाई गई आपत्तियां एमओपीटी के कार्गो संबंध प्रभारों के संशोधन से संबंधित मामले में उसके तर्कों की पुनरावृत्ति हैं। यहां तक कि इन विशिष्ट बिंदुओं पर, जीएमओईए ने इस प्राधिकरण से एमओपीटी में कार्गो संबंध प्रभारों के संशोधन से संबंधित अपने आदेश की समीक्षा करने का अनुरोध किया था। इन मुद्दों पर संबंधित मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया और उन्हें निपटारा जा चुका है। ऐसा होते हुए, इन मुद्दों पर पुनः गौर करने की आवश्यकता नहीं है।

इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा अन्य कार्य निष्पादन संबंध मूल्यनिर्धारण विधियां अपनाने में सामना की गई व्यावहारिक कठिनाइयों पर विचार करते हुए प्रशुल्क निर्धारण की लागत-धन प्रणाली अपनाई है। लगाई गई पूंजी पर आय के निर्धारण के प्रयोजनार्थ पहले अपनाई गई प्रणाली को आय की दर के संदर्भ में छोटे संशोधनों के साथ अपनाया गया था। यह प्राधिकरण लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति देने की मौजूदा प्रणाली की समीक्षा करने की आवश्यकता मान चुका है। हाल ही में, महापत्तनों में बीओटी परियोजनाओं पर निवेश पर आय निकालने के लिए एक भिन्न विधि निर्धारित की गई है। यह भी निर्णय किया गया है कि महापत्तन न्यासों के मामले में अनुमत्य आरओसीई की शीघ्र ही समीक्षा की जाएगी। न केवल अप्रचालनीय/सामाजिक आस्तियों का मुद्दा ही परंतु दो अनिवार्य प्रशिक्षित निधियों, जिनके लिए प्रशुल्क के माध्यम से प्रत्येक के लिए 3% की दर पर अंशदान अनुमत्य है, से निधियों के आहरण के अनुवीक्षण से संबंधित मामला भी इस परिप्रेक्ष्य में संगत है।

- (xvi) इस प्राधिकरण द्वारा महापत्तनों के मामले में आरओसीई की अनुमति देने की विधि में कोई परिवर्तन लागू करने के पूर्व यह उसके द्वारा अपनाई गई परामर्श प्रक्रिया का अनुपालन करेगा। जब सभी महापत्तन न्यासों द्वारा साझे तौर पर अपनाए जाने के लिए मामले पर

अंतिम रूप से निर्णय लिया जाता है तो यह एमओपीटी पर भी लागू होगा। ऐसे समय तक आरओसीई की अनुमति देने की मौजूदा प्रणाली जारी रखनी होगी। ऐसा होते हुए, आरओसीई की अनुमति देने के लिए अन्य महापत्तन न्यासों के मामले में अनुपालन की गई विधि के आधार पर यह विश्लेषण किया जाता है।

- (xvii) जीसीसीआई ने अवलोकन किया है कि पत्तन को व्यापार जगत के साथ प्रत्यक्ष परामर्श किए बिना कोई पूंजीगत व्यय नहीं करना चाहिए। यह सुझाव पत्तन द्वारा विचार किए जाने योग्य है क्योंकि यह पत्तन को प्रस्तावित सुविधा के लिए बाजार की मांग का आंकलन करने का अवसर देगा। पत्तन का यह तर्क कि यातायात मात्र इसलिए मूर्त रूप नहीं लेगा कि उसके द्वारा सृजित सुविधाएं स्वीकार्य हैं। परंतु पत्तन को यह मानना चाहिए कि यह ऐसा कम उपयोग की लागत मौजूदा प्रयोक्ताओं को वहन करने के लिए नहीं दे सकता। केवल जब पूर्वानुमानित यातायात (और इसलिए आय) मूर्त रूप लेता है तब पत्तन उस परियोजना में लगाई गई पूंजी पर अधिकतम अनुमेय आय की आशा कर सकता है। तब तक उसे उपयोग में नहीं लाई गई क्षमता की सीमा तक घटाई गई आय से संतोष करना होगा। इस सिद्धांत को रेलवे प्रभारों के संशोधन से संबंधित एमओपीटी के स्वयं अपने मामले सहित कुछ निजी टर्मिनलों और महापत्तन न्यास के मामले में लागू किया गया है। यह मानना होगा कि जहां पृथक नई परियोजनाओं/टर्मिनलों के मामले में ऐसा क्षमता संयोजन संभव है वहीं किए गए पुराने निवेशों पर विचार करते हुए संपूर्ण पत्तन के मामले में यह सरलतापूर्वक आंकलन योग्य नहीं है। इस प्राधिकरण के लिए उपलब्ध व्यावसायिक कर्मचारियों की अपर्याप्तता को भी पत्तन के वित्तीय और निवेश संबंधी निर्णयों के सभी सूक्ष्म मुद्दों को महत्वपूर्ण रूप से विश्लेषित करने की हमारी योग्यता में गंभीर बाधा के रूप में भी मानना होगा।
- (xviii) निवल अधिशेष निकालने के लिए व्यय में एक बार विचार किए गए ऋण पर ब्याज की और पुनः लगाई गई पूंजी पर आय के भाग के रूप में दोहरी गिनती हटा दी जाती है।
- (xix) आय प्रदान नहीं करने वाले पूंजीनिवेशों के अतिरिक्त, यह प्राधिकरण वर्ष 1998-99 से लेकर 2002-03 की अवधि में प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिष्ठय में लगभग 52% की तीव्र वृद्धि को देखकर क्षुब्ध है। समतुल्य अवधि के लिए अन्य प्रचालन लागतों की घट-बढ़ केवल लगभग 31% है। यह स्पष्ट रूप से प्रचालन से प्रत्यक्ष संबंध नहीं रखने वाले व्यय में बढ़ता हुआ हस्तक्षेप और संभवतः बढ़ती हुई असंगतता दर्शाता है, जो परिहार्य है। चूंकि, वर्ष 2001-02 और 2002-03 के आंकड़े केवल अनुमान हैं, इसलिए एमओपीटी के पास ऐसे प्रस्तावित व्यय पर दुबारा गौर करने और लागत नियंत्रण तथा लागत में कमी करने के मध्यावधिक उपचारात्मक उपाय करने का अभी भी समय है।
- (xx) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अधीन संपूर्ण पत्तन के लिए लागत विवरण और पोत-संबद्ध कार्यकलाप संशोधित किए जाते हैं। संशोधित लागत विवरण क्रमशः अनुबंध 1(क) और अनुबंध 1(ख) के रूप में संलग्न हैं।
- (xxi) संपूर्ण पत्तन के लिए विवरण वर्ष 2001-02 के लिए 339.73 लाख रुपए और वर्ष 2002-03 के लिए 1692.86 लाख रुपए की निवल कमी दर्शाता है। पोत-संबद्ध कार्यकलापों के लिए समेकित लागत विवरण समतुल्य अवधियों के लिए 2448.08 लाख रुपए और 2590.64 लाख रुपए का घाटा दर्शाता है।

एमओपीटी द्वारा सूचित और संशोधित लागत विवरण द्वारा प्रकटित लागत स्थिति का सारांश नीचे दिया गया है :—

कार्यकलाप	एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण			संशोधित लागत विवरण		
	2001-02	2002-03	औसत	2001-02	2002-03	औसत
(क) समेकित पोत-संबद्ध कार्यकलाप (प्रचालन आय के रूप में अधिशेष (+)/ घाटा (-))	(-) 89.03	(-) 106.54	(-) 97.79	(-) 60.59	(-) 62.40	(-) 61.50
(ख) संपूर्ण पत्तन (कुल आय के प्रतिशत के रूप में अधिशेष (+)/ घाटा (-))	(-) 21.18	(-) 34.85	(-) 28.02	(-) 1.98	(-) 9.73	(-) 5.85
(ग) संपूर्ण पत्तन (पोत-संबद्ध कार्यकलापों से संबंधित प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में अधिशेष (+)/घाटा(-))	(-) 81.59	(-) 134.24	(-) 107.9	(-) 8.41	(-) 40.78	(-) 24.59

संपूर्ण पत्तन और पोत-संबद्ध कार्यकलापों के लिए लागत विवरण द्वारा यथा प्रकटित लागत घाटा स्थिति स्पष्टतः कार्गो से पोत-संबद्ध कार्यकलाप में परस्पर-आर्थिक सहायता होना दर्शाती है। पत्तन से केवल एमओएचपी की बजाय संपूर्ण रूप से लौह अयस्क प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए पृथक् लागत विवरण तैयार करने के लिए कहा गया था। चूंकि, इसे नहीं किया गया है, इसलिए यह स्पष्ट नहीं है कि क्या लौह अयस्क कार्गो लौह अयस्क पोत को आर्थिक सहायता दे रहा है या नहीं।

यहां तक कि यद्यपि, पोत-संबद्ध कार्यकलाप के लिए लागत विवरण द्वारा प्रकटित परिणाम पत्तन द्वारा प्रस्तावित पोत-संबद्ध प्रभारों में 50% की वृद्धि को उचित ठहरा सकते हैं, फिर भी मौजूदा स्तर पर परस्पर-आर्थिक सहायता को जारी रखने पर रोक लगाना संगत है। अगर, पोत-संबद्ध प्रभारों में एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित उर्ध्वमुखी संशोधन करना है तो कार्गो-संबद्ध प्रभारों को उपयुक्त रूप से घटाने की आवश्यकता होगी, ताकि समग्र रूप से पत्तन अधिकतम अनुमेय स्तर से अधिक आय अर्जित नहीं करे। चूंकि, संपूर्ण रूप से पत्तन कुल आय के 5.85% का औसत घाटा दर्शाता है, जो संशोधन के लिए विचाराधीन पोत-संबद्ध आय के 24.59% के औसत घाटे में परिवर्तित हो जाता है, इसलिए यह सुनिश्चित करने के लिए कि संपूर्ण रूप से पत्तन लगाई गई पूंजी पर केवल अनुमेय आय अर्जित करता है, 24.59% से पोत-संबद्ध प्रभारों के उर्ध्वमुखी संशोधन पर विचार करना पर्याप्त है।

- (xxii) ऊपर वर्णित स्थिति के होते हुए भी यहां अब संशोधित किए जाने वाले प्रभारों के मामले में अनुमति दी जाने वाली प्रशुल्क वैधता अवधि पर विचार करना संगत है। जैसा उल्लेख किया जा चुका है, संशोधित पोत-संबद्ध प्रभारों की वैधता को जून, 2000 में संशोधित किए जा चुके कार्गो-संबद्ध प्रभारों के साथ अनुरूप बनाना तार्किक होगा, ताकि संपूर्ण पत्तन प्रशुल्क की अगली बार व्यापक समीक्षा की जा सके। इस पृष्ठभूमि में, पोत-संबद्ध प्रभारों में 24.59% के उर्ध्वमुखी संशोधन की अनुमति देने की आवश्यकता की दुबारा जांच करना आवश्यकता है। 24.59% के औसत घाटे का मुख्य अंशदाता वर्ष 2002-03 का घाटा है। चूंकि, संशोधित प्रशुल्क वर्ष 2002-03 के दौरान केवल तीन महीने की अवधि के लिए वैध होने जा रहा है, इसलिए वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए घाटे के साधारण औसत पर विचार करते हुई पोत-संबद्ध प्रभारों में वृद्धि की प्रतिशतता का निर्णय करना उपयुक्त नहीं होगा। अगर एक भारांशित औसत पर विचार किया जाता है तो घाटा लगभग 18.12% होगा। फिर भी, इस तथ्य पर विचार करते हुए कि वर्धित यातायात के कारण आय का पूर्वानुमान एमओपीटी द्वारा नहीं किया गया है और सृजित आस्तियां पूर्वानुमानित राजस्व पूरी तरह उत्पन्न नहीं कर रही हैं, पोत-संबद्ध प्रभारों के 15% की सीमा तक ही उर्ध्वमुखी संशोधन पर विचार करना उचित है।
- (xxiii) विभिन्न पोत-संबद्ध उप-कार्यकलाप कमी का विभिन्न स्तर दर्शाते हैं। प्रयोक्ताओं के लिए सभी पोत-संबद्ध प्रभारों की सामान्यता पर विचार करते हुए मौजूदा पोत-संबद्ध प्रभारों को समान रूप से 15% बढ़ाया जाता है। यह दृष्टिकोण कार्यकलापों के बीच परस्पर आर्थिक सहायता के मौजूदा स्तर को हिसाब में लेते हुए संपूर्ण पत्तन के लिए लागत स्थिति के आधार पर उर्ध्वमुखी संशोधन की अनुमति देने के निर्णय को देखते हुए अनिवार्य है। यह इंगित किया जाता है कि पत्तन 1:2 के अनुपात में तलकर्मण व्यय पत्तन सेवाओं और गोदी किराए को आवंटित करता रहा है। यह और उपयुक्त होगा अगर व्यय का आवंटन तलकर्मण आय की मात्रा अथवा संबंधित क्षेत्रों में तलकर्मण करने के दिनों की संख्या के आधार पर किया जाए।
- (xxiv) नौवहन को जलापूर्ति का कार्यकलाप अत्यधिक घाटा दर्शाता है। जैसा पत्तन द्वारा माना गया है, नौवहन को जलापूर्ति में होने वाले व्यय पर ही विचार करते हुए उसके द्वारा लागत विवरण तैयार नहीं किया गया है। इसमें पत्तन द्वारा अपने आंतरिक प्रयोजनों के लिए खपत किए गए जल पर व्यय भी शामिल है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि वह नौवहन के लिए जलापूर्ति की सही लागत स्थिति दर्शाने के लिए भविष्य में अपने लेखों को पृथक्कृत करेगा। किसी भी मामले में जलापूर्ति की दरों को अभी इस कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण द्वारा प्रकटित घाटे के समानुपात में बढ़ाने का प्रस्ताव नहीं है। यहां तक कि अगर पत्तन द्वारा स्वयं उसके प्रयोजनों के लिए खपत किए गए जल के व्यय को पृथक्कृत किया जाता है, ऐसी खपत की लागत का वहन प्रबंधन और सामान्य उपरिष्यय के वितरण द्वारा सभी कार्यकलापों द्वारा किया जाएगा।
- जलापूर्ति की लागत को नौवहन और आंतरिक खपत के बीच विभाजित करते हुए पत्तन के लिए गोदी में नौवहन को जलापूर्ति के लिए बुनियादी आधारभूत संरचना की लागत को आपूर्ति-कार्यकलाप गोदी किराया में शामिल करना उचित है। अगर यह किया जाता है तो जलापूर्ति की परिवर्ती लागत ही जलापूर्ति प्रभार के रूप में वसूल करने की आवश्यकता है। एमओपीटी को उसके दरों के मान के अगले सामान्य संशोधन के समय तदनुसार लागत विवरण को संशोधित करने का सुझाव दिया जाता है।
- (xxv) एमओपीटी लौह अयस्क को चट्टे पर रखने के लिए आवंटित भूखण्ड पर अधिभार लगाता है। भूखण्ड क्षमता के 7.25-8 गुना की सीमा में वार्षिक कुल आय प्राप्त करने के आधार पर इस अधिभार पर एक छूट की अनुमति दी जाती है। एमओपीटी ने अब अपने एमओएचपी में उपलब्ध वर्धित क्षमता को देखते हुए भूखण्ड क्षमता के 9.25-10 गुना छूट की अनुमति देने के लिए आधार को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेखनीय है कि भूखण्ड किराया कार्गो हिताधिकारियों द्वारा अदा किया जाता है। जैसा जीएमओईए द्वारा सही रूप से इंगित किया गया है इस कार्गो-संबद्ध प्रभार को पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के प्रस्ताव के साथ मिलाने का कोई औचित्य नहीं है। इसे देखते हुए, इस संबंध में एमओपीटी के प्रस्ताव पर अभी अनुमोदन के लिए विचार नहीं किया

जाता है। पत्तन को संपूर्ण स्थिति की समीक्षा करने और प्रशुल्क के आगामी व्यापक संशोधन के समय इस संबंध में उपयुक्त प्रस्ताव करने का सुझाव दिया जाता है।

- (xxvi) ईएलटी योजना, जिसे पिछली बार सितम्बर, 2000 में संशोधित किया गया था, एमओपीटी द्वारा इस संबंध में दिए गए आवेदन के आधार पर समीक्षाधीन है। ईएलटी योजना से आय पोत-संबद्ध कार्यकलाप के अधीन मानी जाती है। इसे अनिवार्यतः ऐसा होना पड़ता है, क्योंकि कार्यनिष्पादन में सुधार प्राप्त करने के लिए किए गए व्यय को जून, 2000 में कार्गो-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के समय एमओएचपी कार्यकलाप के अधीन लिया जा चुका है। एमओपीटी की ईएलटी योजना से अर्जित आय और उत्पादकता सुधारने के लिए सभी वृद्धिकारी व्यय के लिए पृथक लेखा रखने का सुझाव दिया जा चुका है, ताकि उत्पादकता के सुधारों के परिणामस्वरूप पत्तन पर निवल प्रभाव का स्पष्ट चित्र सामने आ सके। केवल ऐसा किए जाने पर ही इस मुद्दे की क्या ईएलटी आय और व्यय को प्रशुल्क के सामान्य संशोधन का निर्णय करने के लिए छोड़ दिया जाएगा, पर विचार किया जा सकता है। इस संबंध में एक उद्देश्यपरक निर्णय लेने के लिए एमओपीटी को एक बार पुनः ईएलटी योजना से संबंधित पृथक लेखा रखने, लौह अयस्क प्रहस्तान के लिए पृथक समेकित लागत विवरण तैयार करने और उन्हें अपने दरों के मान के आगामी सामान्य संशोधन के प्रस्तावों के साथ प्रस्तुत करने का सुझाव दिया जाता है।

ईएलटी योजना के प्रचालन के परिप्रक्ष्य में एमओएचपी के प्रचालनात्मक नहीं होने पर भी गोदी किराया अदा कर रहे पोतों के बारे में एमएसएए द्वारा उठाया गया मुद्दा बहुत संगत प्रतीत नहीं होता। अगर गोदी में पोत का रुकना ईएलटी योजना के अधीन निर्धारित सीमा से अधिक अवधि के लिए होता है तो योजना सामान्य गोदी किराया प्रभार में छूट की व्यवस्था करती है। निर्धारित सीमाओं के परिकलन में औसत निकालने में भी ऐसी संभाव्यता को पूरी तरह ध्यान में रखा गया है।

- (xxvii) उन गोदियों, जहां घाट के क्रेन प्रदान किए जाते हैं, के लिए गोदी किराया प्रभारों की मौजूदा अनुसूची प्रभारों को दो घटकों अर्थात् पोत-संबद्ध गोदी किराए और कार्गो-संबद्ध गोदी किराए में वर्गीकृत करती है। यह पृथक्करण स्पष्टतः क्रेन-भाड़ा अवयव का पता लगाने के लिए है। दरों का यौक्तिकीकरण और सरलीकरण किए जाने को देखते हुए गोदी किराया प्रभारों का आंकड़ा दर्शाना आवश्यक नहीं है। यह दृष्टिकोण हमारे द्वारा मुम्बई और न्हावाशेवा शिप इंटरनेशनल एजेंट एसोसिएशन द्वारा मुम्बई पत्तन न्यास में लगाए जाने वाले मिश्रित गोदी किराया प्रभारों के बारे में दाखिल एक अभ्यावेदन से संबंधित मामले में अपनाया गया है। तथापि, यह बल देना आवश्यक है कि लगाए जाने योग्य गोदी किराया प्रभार संबंधित गोदियों में उपलब्ध सेवाओं/सुविधाओं के अनुरूप होगा, ये सर्वोत्तम संभव सुविधाओं वाले किसी गोदी के संबंध में निकाली गई दर के संदर्भ में सभी गोदियों पर लागू साझा दर नहीं ले सकते।
- (xxviii) यह प्राधिकरण खाना होने के लिए संकेत देने वाले पोत के समय के बाद चार घंटे की समय-सीमा, जिसके बाद गोदी किराया लागू नहीं होगा, निर्धारित करते हुए सभी महापत्तनों पर लागू साझा अपनाया गया आदेश पारित कर चुका है। यह निर्धारण एमओपीटी द्वारा अग्रेषित प्रारूप संशोधित दरों के मान में शामिल नहीं है। एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि यह इस संबंध में तीन घंटे की समय-सीमा स्वीकार करने के लिए तैयार है। चूंकि, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित चार घंटे की समय-सीमा साझे तौर पर सभी महापत्तनों पर लागू है, इसलिए केवल एमओपीटी के संबंध में उससे विपथन आवश्यक नहीं है। एमओपीटी मौजूदा दरों का मान भी निर्धारित करता है कि सामान्य दर के 10 गुना एक दंडात्मक गोदी किराया लगाया जाएगा अगर पोत गोदी को पत्तन द्वारा खाली करने की नोटिस की समाप्ति के बाद तीन घंटे के भीतर खाली नहीं करता। यद्यपि, निर्दिष्ट समय-सीमा के बाद दंडात्मक गोदी किराया लगाना गोदी के इष्टतम उपयोग के लिए उचित है, फिर, भी ऐसे दंड की मात्रा बहुत अधिक प्रतीत होती है। चूंकि, एमओपीटी में पोतों को अधिक रुकने की घटना और उसके लिए कारण हमारे पास तत्काल उपलब्ध नहीं है, इसलिए दंडात्मक गोदी किराए में कमी करना प्रस्तावित नहीं है। विशेषकर, किसी भी प्रयोक्ता संगठनों ने मौजूदा दंडात्मक गोदी किराया प्रभारों के लिए अपनी आपत्ति व्यक्त नहीं की है। तथापि, इस मुद्दे पर एमओपीटी द्वारा अपने प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के समय विशेष रूप से ध्यान देने की अपेक्षा होगी।
- (xxix) पत्तन पोतों को उनके जीआरटी/डीडब्ल्यूटी के संदर्भ में कई समूहों में वर्गीकृत करके जीआरटी के आधार पर गोदी किराया प्रभार लगाता है। इसके अतिरिक्त, पत्तन 50,000 से 100,000 डीडब्ल्यूटी की श्रेणी के अधीन आने वाले सभी लौह अयस्क पोतों पर एकमुश्त प्रभार लगाता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि लौह अयस्क पोत के लिए एकमुश्त प्रभार जापानी इस्पात मिल शिफ्टमंडल के साथ परामर्श और सरकार के अनुमोदन से 1990 में लागू किया गया था। चूंकि, जापान इस्पात मिल बड़े पोतों पर प्रभारों में 3500 अमरीकी डॉलर के संशोधन के लिए सहमत हो गया, इसलिए पत्तन ने पृथक पोत-संबद्ध प्रभारों को परिवर्तित किए बिना गोदी किराया प्रभारों में समान मात्रा का एकमुश्त प्रभार लागू किया था। गोदी किराए में लागू यह एकमुश्त प्रभार अभी भी जारी है। जब इंगित किया गया पत्तन लौह अयस्क पोतों पर एकमुश्त प्रभार के प्रभाव को शामिल करते हुए संशोधित जीआरटी आधारित गोदी किराया प्रभार निकालने के लिए सहमत हो गया। पत्तन ने अभी तक ऐसा कोई संशोधित हिस्सा नहीं दिया है। हमारे द्वारा दिया गया सुझाव केवल मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था के यौक्तिकीकरण के लिए है। वास्तव में, प्रयोक्ताओं के दृष्टिकोण से इममें कोई वित्तीय उलझन नहीं होगी। इसे देखते हुए लौह अयस्क पोतों पर अतिरिक्त एकमुश्त गोदी किराया प्रभार लगाने की मौजूदा प्रणाली प्रशुल्क

के अगले सामान्य संशोधन तक जारी रखने की अनुमति दी जाती है। ऊपर वर्णित स्थिति के दृष्टिगत ईएलटी योजना के अधीन प्रीमियम/छूट की अनुमति देने के लिए इस एकमुश्त गोदी किराए को हिसाब में लेने के बारे में 'एमएसएए' की आपत्ति अनुचित प्रतीत होती है। चूंकि, एकमुश्त प्रभार की प्रकृति गोदी प्रभार है, इसलिए ईएलटी योजना के अधीन प्रीमियम/छूट का परिकलन इसे भी शामिल करेगा।

- (xxx) मौजूदा दरों का मान गोदी में दूसरे पोत के दाहिनी ओर खड़े पोतों पर लागू गोदी किराया प्रभार का 75% लगाने की व्यवस्था करता है। अन्य अधिकांश महापत्तनों के मामले में ऐसा दोहरा गोदी किराया लागू दरों के 50% पर लगाया जाता है। इसे देखते हुए, एमओपीटी के दरों का मान दोहरे लगाए पोतों पर गोदी किराया प्रभार का केवल 50% दर्शाने के लिए संशोधित किया जाता है।
- (xxxix) अन्य महापत्तनों के समान एमओपीटी के पास भी अतिरिक्त प्रभार के लिए पोतों के प्राथमिकता/प्राथमिकता से परे गोदी में खड़े रहने की प्रणाली है। यह प्रणाली इस विषय पर सरकार के अनुदेश के संदर्भ में प्रचलित है। कुछ अन्य महापत्तनों के दरों के मान के सामान्य संशोधन के मामले में इस प्राधिकरण ने अवलोकन किया है कि इस समय गोदी में खड़ा करने की सुविधाओं की सीमित उपलब्धता के परिप्रेक्ष्य में अतिरिक्त प्रभार अदा करने के लिए सदैव तैयार कई पोत होंगे और यह शक्तियों (विवेकाधीन) के प्रयोग के लिए संभावना होगी। चूंकि, इस सुदे पर इस प्राधिकरण द्वारा जैसा अन्य महापत्तनों के मामले में लिया गया था, कोई अंतिम दृष्टिकोण नहीं लिया गया है, इसलिए यह एमओपीटी में गोदी आरक्षण/प्राथमिकता पर गोदी में खड़ा करने की व्यवस्था को अनुमोदित अथवा अनुमोदित नहीं करता। एमओपीटी सभी महापत्तनों द्वारा साझे तौर पर अपनाए जाने के लिए अंतिम विचार किए जाने तक पहले की तरह प्रभार लगाया जारी रख सकता है।
- (xxxix) एमओपीटी का मौजूदा दरों का मान गोदी सं. 9 में जब पोत मध्य समुद्र में खड़ा हो, तब लौह अयस्क का लदान कर रहे पोतों पर चार दिनों की अधिकतम अवधि के लिए लंगरगाह शुल्क लगाना निर्धारित करता है। अधिकतम चार दिनों के लिए ही लंगरगाह शुल्क को सीमित करने के कारण विवेकसम्मत नहीं है। लंगरगाह शुल्क किसी लंगरगाह के वास्तविक दखल के आधार पर लगाया आवश्यक है। एमओपीटी के दरों का मान लंगरगाह शुल्क लगाने की चार दिनों की अधिकतम अवधि के बारे में शर्त को हटाने के लिए संशोधित किया जाता है।
- (xxxix) एमओपीटी के वर्तमान दरों के मान में अधिसूचित तटीय पोत दरों की तुलना में तटीय पोतों के लिए पत्तन देयताओं में 50% की कमी का उल्लेख किया गया है। पत्तन ने स्पष्टीकरण दिया है कि यह छूट तटीय यातायात को बढ़ावा देने के लिए दी गई है। सरकारी नीतिगत निर्णय के अनुसार विदेशगामी पोत दर की तुलना में तटीय पोतों को केवल 30% छूट दी जानी है। पहले ही लिए जा चुके नीतिगत निर्णय से विपथन करने का कोई औचित्य दिखाई नहीं देता है, जबकि यह निर्णय सभी महापत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाया गया है। पत्तन ने आरओआरओ/कंटेनर/लैंडपोतों और कुछ अन्य मामलों में लागू दरों के 70% की दर पर एक रियायती पत्तन देयता भी लगाने का प्रस्ताव किया है। इस रियायत को केवल विदेशगामी पोतों के मामले में लागू करने का प्रस्ताव है। यदि, यह रियायत वाणिज्यिक कारणों से है, तब यह विदेशगामी और तटीय पोतों, दोनों पर लागू होनी चाहिए। इसे देखते हुए, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित रियायत की इस संशोधन के साथ अनुमति दी जाती है कि यह विदेशगामी और तटीय पोतों, दोनों पर लागू होगी।
- (xxxix) एमओपीटी के वर्तमान दरों के मान में पोतलदान किए गए लौह अयस्क की मात्रा पर आधारित लौह अयस्क पोतों से प्रति पूर्ति टनभार कर वसूल करने का प्रावधान है। इस संदर्भ में यह जानना होगा कि पत्तन द्वारा वसूल किया जाने वाला प्रशुल्क, उसके द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के बदले में 'शुल्क' होता है, 'कर' नहीं। यदि यह कर है, तब यह किसी पत्तन न्यास के दरों के मान का हिस्सा नहीं हो सकता। वर्तमान मामले में प्रतिपूर्ति टनभार कर लेवी के रूप में है, यद्यपि नाम में इसे कर के रूप में दर्शाया गया है। इस लेवी का नाम बदल कर ऐसे समय तक 'विशेष दर' रूक दिया गया है, जब तक कि इसका अन्य प्रभारों के साथ विलय नहीं कर दिया जाता। वस्तुतः, यह लेवी कार्गो-संबद्ध प्रभारों की किस्म की है, परंतु यह पोतस्वामियों/एजेंटों से वसूल की जाती है। सीएचपीटी और वीपीटी जैसे अन्य लौह अयस्क प्रहस्तन पत्तनों के मामले में ऐसा प्रभार विद्यमान था/है और इसका नाम 'विशेष क्वे देयता' है। सीएचपीटी को इस देयता को बर्ध किराया के साथ मिलाने का परामर्श पहले ही दिया जा चुका है और वीपीटी के मामले में यह विलय पहले ही किया जा चुका है। एमओपीटी को इस प्रकार का बर्ध किराया के साथ विलय करने का उस समय भी परामर्श दिया गया था, जब इसका प्रस्ताव आरंभिक जांच के अधीन था। तथापि, पत्तन ने उल्लेख किया है कि अगले संशोधन के समय इस प्रभार का कार्गो पर घाटशुल्क के साथ विलय कर दिया जाएगा। चूंकि, पोत काफी समय से इस प्रभार का भुगतान करते रहे हैं, इसलिए इस भार को कार्गो हितों पर डालने का कोई स्पष्ट औचित्य दिखाई नहीं देता। जैसाकि, सीएचपीटी और वीपीटी के मामलों में किया गया है, एमओपीटी को भी परामर्श दिया जाता है कि अपने दरों के मान के अगले सामान्य संशोधन के समय इस प्रभार का लौह अयस्क पोतों के लिए बर्ध किराया के साथ विलय करें।
- (xxxix) पोतलदान के लिए लौह अयस्क लाने वाले बाजों को इस समय पत्तन देयताओं के भुगतान से छूट प्राप्त है। ये बाज पत्तन सीमा में प्रवेश करते हैं और सुविधाओं की लागत लौह अयस्क का लदान करने वाले पोतों द्वारा वहन की जाती है, फिर भी यह एक अच्छी और पारदर्शी पद्धति होगी कि अप्रत्यक्ष वसूली की बजाय वास्तविक प्रयोक्ता से वसूली की जाए। पत्तन को परामर्श दिया जाता है

कि अपने दरों के मान के अगले सामान्य संशोधन के समय लौह अयस्क ढोने वाले बाजों पर पत्तन देयता वसूल करने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

- (xxxvi) सामान्यतया, पायलिटिज शुल्क में अन्तर्गामी और बहिर्गामी सेवाएं तथा एक बार की शिपिंग शामिल होती हैं। इस स्थीकृत स्थिति के विपरीत, पत्तन के वर्तमान दरों के मान में निःशुल्क शिपिंग के दो प्रचालन शामिल हैं, अर्थात् उन्हें पायलिटिज शुल्क में शामिल किया गया माना जाता है। इसे देखते हुए, एमओपीटी के दरों के मान को विशेषकर संशोधित किया जाता है, ताकि पायलिटिज शुल्क में शामिल एक बार की शिपिंग से अधिक अतिरिक्त शिपिंग के लिए शिपिंग प्रभार की लेवी शामिल की जा सके।
- (xxxvii) वर्तमान दरों के मान में लदान और उतराई के लिए अपने ग्रेब का प्रयोग करने वाले पोतों पर अतिरिक्त अधिभार लगाने का प्रावधान रखा गया है। यह दर प्रतिदिन प्रति जीआरटी इकाई पर निर्धारित की गई है। यह अधिभार सामान्य लंगरगाह प्रभारों के अतिरिक्त है। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि प्रभार बर्थ में ठहरे पोतों के लिए नहीं है, बल्कि केवल धारा में लदान/उतराई के लिए पत्तन के राजस्व की प्रतिपूर्ति के लिए है। पत्तन धारा में प्रहस्तन किए जाने वाले अयस्क और पेलेट्स को छोड़कर कार्गो पर अधिसूचित दर के 60% के बराबर घाटशुल्क और लंगरगाह शुल्क वसूल करता है। यह सभी पत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाई जाने वाली प्रवृत्ति है। यद्यपि कोई सवाएं प्रदान नहीं की जाती, फिर भी पत्तन कार्गो प्रचालनों के लिए इसके क्षेत्र के प्रयोग पर प्रभार वसूल करते हैं। लंगरगाह में जब तक पत्तन फ्लोटिंग क्रेन उपलब्ध नहीं कराता, तब तक पोतों को कार्गो प्रचालनों के लिए अनिवार्यतः अपने गियर प्रयोग करने होते हैं। यदि, पत्तन ऐसे प्रचालनों के लिए फ्लोटिंग क्रेन उपलब्ध कराता है, तब भी ऐसी सुविधा के लिए प्रभार अलग से लागू होते हैं। इसे देखते हुए, अपनी क्रेनों से धारा में लदान/उतराई के लिए पोतों पर अतिरिक्त प्रभार लगाना तर्कसंगत नहीं है। पुनः, इस मामले में प्रयोक्ताओं ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है। फिर भी, इस प्रावधान को दरों के मान से हटाया जाता है, क्योंकि इस अतिरिक्त प्रभार को जारी रखने के बारे में कोई स्पष्ट तर्क नहीं दिया गया है।
- (xxxviii) 1,60,000 डीडब्ल्यूटी और उससे बड़े आकार वाले पोतों पर पत्तन पोत-संबद्ध प्रभारों में 25% की छूट प्रदान करता है। अभी तक, एमओपीटी का न्यासी बोर्ड यह अनुमति प्रदान करता रहा है। जब पिछली बार कार्गो-संबद्ध प्रभारों के पिछले संशोधन के समय यह उल्लेख किया गया था कि इतने समय से चली आ रही छूट हमेशा के लिए नहीं दी जा सकती, बल्कि इसे दरों के मान में शामिल किया जाना चाहिए इसलिए एमओपीटी ने इस छूट संबंधी योजना को दरों के मान में शामिल करने का अनुरोध किया है। चूंकि, बोर्ड ने आगे समीक्षा के शर्ताधीन इस छूट की 31 दिसम्बर, 2000 तक के लिए अनुमति प्रदान की थी, तब दरों के मान में एक प्रावधान तदनुसार शामिल किया गया था। चूंकि, समीक्षा के बाद एमओपीटी की ओर से इस छूट को जारी रखने के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है, इसलिए यह माना जा सकता है कि इस छूट को आगे बनाए रखने का कोई प्रस्ताव नहीं है। इसे देखते हुए, दरों के मान में संबंधित प्रविष्टि को अनावश्यक मान कर हटाया जाता है।
- (xxxix) पोतांतरकों की महायता से मध्यधारा में भी लौह अयस्क का लदान किया जाता है। यह जानना चाहिए कि पोतांतरक पत्तन न्याय/भारत सरकार की विधिवत अनुमति से ही पत्तन मीमाओं में प्रचालन करते हैं। पोतांतरक लौह अयस्क पोतों के मध्यधारा में टॉपिंग अप/आरंभिक लदान के लिए प्रदान की गई सेवाओं के वास्ते लौह अयस्क निर्यातकों से प्रभार वसूल करते हैं। पोतांतरक स्वामियों द्वारा वसूल किए जाने वाले पोतांतरण प्रचालन के लिए इन प्रभारों को विनियमित नहीं किया जाता। जून, 2000 में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के संशोधन संबंधी प्रस्ताव के एक भाग के रूप में पोतांतरक प्रचालन की जांच करते समय इस प्राधिकरण ने यह पाया था कि पोतांतरक पोत प्रचालन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत आते हैं। तथापि, इन प्रभारों के विनियमन का मुद्दा उस समय बाद में जांच करने के लिए छोड़ दिया गया था। प्राधिकरण, जिसने ऐसी सेवाएं प्राधिकृत की हैं, को ऐसे प्रचालनों के लिए सीमा दरें निर्धारित करने के वास्ते एक प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए था। चूंकि, पत्तन ने अभी तक यह कार्रवाई नहीं की है, इसलिए एमओपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वे इस पहलू की जांच करें और छह महीने के भीतर उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करें।
- (xxxx) दरों के मान को संशोधित करते समय, सभी महापत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाए जाने वाले और एमओपीटी के विशेष संदर्भ में इस प्राधिकरण द्वारा पारित विभिन्न प्रशुल्क आदेशों को समुचित स्थान पर शामिल किया गया है। इसी प्रकार, अन्य महापत्तनों के दरों के मान के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा पहले अनुमोदित नियमों को, जहां भी आवश्यक हो, अपनाया गया है।

10. परिणामतः, ऊपर दिए गए कारणों और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण वर्तमान पोत-संबद्ध प्रभारों की तुलना में 15% की वृद्धि का अनुमोदन करता है और संशोधित प्रभारों की वैधता को दिनांक 2 जून, 2000 के आदेश के अनुसार अनुमोदित कार्गो-संबद्ध प्रभारों की वैधता के साथ सह-समाप्य निर्धारित करता है। पोत-संबद्ध प्रभारों से संबंधित एमओपीटी के दरों के मान को तदनुसार संशोधित किया जाता है और इस संबंध में संशोधित दरों का मान अनुबंध-II के रूप में संलग्न है। संशोधित दरों का मान इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के बाद प्रभावी होगा।

[ सं. विज्ञापन/143/2001-असाधारण ]

एस. सतयम, अध्यक्ष

## अनुबंध-1 (क)

## संपूर्ण पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण

(लाख रुपए)

	1998-99	1999-2000	2000-2001	बिना परिवर्तन	
				2001-02	2002-2003
(I) प्रचालन आय					
(i) एमओएचपी	5156.00	5193.85	7028.90	7213.90	7213.90
(ii) सामान्य कार्गो और अयस्क	1340.81	1463.64	931.67	967.35	967.35
(iii) भाड़ागारण	18.42	24.98	70.00	75.00	75.00
(iv) पी ओएल	813.22	853.71	951.00	996.00	996.00
(v) बर्thing मुरिंग और क्रेन किराया	1357.53	1440.54	1955.16	2085.11	2085.11
(vi) पायलिटिज और टावेज	1054.90	1130.57	1236.11	1270.11	1270.11
(vii) पत्तन सेवाएं	514.86	540.05	574.63	639.70	639.70
(viii) नौबहन को जलापूर्ति	50.40	64.23	70.75	73.16	73.16
(ix) रेलवे कार्यचालन	180.70	388.53	452.00	741.60	823.20
(x) संपदा किराया	567.07	965.56	933.33	933.33	879.83
(xi) सीएचएलडी (एफएमआई सहित)	1379.44	1745.42	2107.70	1944.02	1944.02
(xii) तटीय पोत दरों की पुनः विवरणी के कारण अतिरिक्त आय				201.37	201.37
(xiii) विनिमय दर घटबढ़ के कारण अतिरिक्त आय				111.05	222.12
जोड़ (I)	12433.35	13821.08	16311.25	17198.20	17390.87
(II) प्रचालन लागत					
(i) एमओएचपी	2957.88	2721.18	3771.71	3182.52	3500.76
(ii) सामान्य कार्गो और अयस्क	382.61	329.84	434.58	457.80	503.58
(iii) भाड़ागारण	19.00	17.19	2.61	25.03	27.53
(iv) पी ओएल	63.09	51.61	77.28	82.15	90.37
(v) बर्thing मुरिंग और क्रेन किराया	812.86	949.07	1084.55	1108.23	1219.05
(vi) पायलिटिज और टावेज	754.74	857.51	905.07	960.21	1056.23
(vii) पत्तन सेवाएं	434.82	529.28	650.91	647.71	712.48
(viii) नौबहन को जलापूर्ति	482.32	319.05	409.93	432.68	475.95
(ix) रेलवे कार्यचालन	124.83	143.56	274.48	272.22	299.44
(x) संपदा किराया	247.39	237.53	221.54	213.09	234.40
(xi) सीएचएलडी (एफएमआई सहित)	1330.04	1347.91	1971.04	1430.44	1573.48
उप जोड़	7609.58	7503.75	9803.70	8812.07	9693.27
(xii) मूल्यह्रास	585.49	799.18	824.70	880.13	944.15
(xiii) एफएमई-एफएमआई	631.80	1128.70	412.75	968.51	968.51
जोड़ (II)	8826.96	9431.61	11041.15	10660.71	11605.93

(लाख रुपए)

	1998-99	1999-2000	2000-2001	बिना परिवर्तन	
				2001-02	2002-2003
(III) अधिशेष (I-II)	3603.39	4389.47	5270.10	6537.49	5784.94
(IV) प्रबंध एवं सामान्य उपरिब्यय	2603.22	2886.17	3464.91	3583.25	3941.58
(V) निवल अधिशेष (III-IV)	1003.17	1503.30	1805.19	2954.24	1843.36
(VI) ऋणों पर ब्याज	126.35	98.20	70.73	46.39	29.05
(VII) ब्याज पश्च निवल अधिशेष	876.82	1405.10	1734.46	2907.85	1814.31
(VIII) नियोजित पूंजी	13676.69	15328.12	17109.34	18446.21	19121.76
(IX) नियोजित पूंजी पर 18%/19.5% की दर पर आय	2335.45	2660.86	3265.59	3550.62	3699.69
घटाइए : विलुप्त परिसंपत्तियों पर आय	0.00	0.00	23.12	23.12	23.12
घटाइए : रेलवे कार्यकलाप के अंतर्गत विचारित नियोजित पूंजी पर आय	—18.52	—20.14	243.18	233.53	140.35
(X) नियोजित पूंजी पर अनुमत आय	2353.97	2681.00	2999.29	3293.97	3536.22
(XI) ब्याज और आय के पश्चात निवल अधिशेष (V-X)	—1350.80	—1177.70	—1194.10	—339.73	—1692.86
(XII) प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	—10.86	—8.52	—7.32	—1.98	—9.73
(XIII) दो वर्ष के लिए औसत				—5.85%	
(XIV) पोत-संबद्ध प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष	—45.36	—37.09	—34.07	—8.41	—40.78
(XV) 2001-02 और 2002-03 के लिए औसत				—24.59%	

अनुबंध—I (ख)

## पत्तन और डॉक सुविधाओं के लिए समेकित लागत विवरण

(लाख रुपए)

	1998-99	1999-2000	2000-2001	बिना परिवर्तन	
				2001-02	2002-003
<b>I. प्रचालन आय</b>					
(i) बर्thing, मूरिंग और क्रेन किराया	1357.53	1440.54	1623.06	1744.91	1744.91
(ii) पायलिटिज और टावेज	1054.90	1130.57	1236.11	1270.11	1270.11
(iii) पत्तन सेवाएं	514.86	540.05	574.63	639.70	639.70
(iv) नौवहन को जलापूर्ति	50.40	64.23	70.75	73.16	73.16
(v) तटीय पोत दरों की पुनः विवरणी के कारण अतिरिक्त आय				201.37	201.37
(vi) विनिमय पर घटबढ़ के कारण अतिरिक्त उपाय				111.05	222.12
<b>उपजोड़</b>	<b>2977.69</b>	<b>3175.39</b>	<b>3504.55</b>	<b>4040.30</b>	<b>4151.37</b>
(vii) लाइसेंस शुल्क (डब्ल्यूआईएसएल)	0.00	0.00	170.30	170.30	170.30
(viii) लाइसेंस शुल्क (एबीजी)	0.00	0.00	161.80	169.90	169.90
<b>जोड़ (I)</b>	<b>2977.69</b>	<b>3175.39</b>	<b>3836.65</b>	<b>4380.50</b>	<b>4491.57</b>



(लाख रुपए)

	1998-99	1999-2000	2000-2001	बिना परिवर्तन	
				2001-02	2002-2003
<b>II. प्रचालन लागत</b>					
(i) बर्thing, मूरिंग और क्रेन किराया	812.86	949.07	1084.55	1108.23	1219.05
(ii) पायलटिज और टावेज	754.74	857.51	905.07	960.21	1056.23
(iii) पत्तन सेवाएं	434.82	529.28	650.91	647.71	712.48
(iv) नौवहन को जलापूर्ति	482.32	319.95	409.93	432.68	475.95
<b>उप जोड़</b>	<b>2484.74</b>	<b>2654.91</b>	<b>3050.46</b>	<b>3148.83</b>	<b>3463.71</b>
(v) मूल्यहास	313.57	456.29	509.29	568.71	564.32
(vi) एफएमई-एफएमआई	204.09	579.58	476.70	478.67	478.67
<b>जोड़ (II)</b>	<b>3002.40</b>	<b>3690.78</b>	<b>4036.45</b>	<b>4196.21</b>	<b>4506.70</b>
<b>III. अधिशेष (I-II)</b>	<b>-24.71</b>	<b>-515.39</b>	<b>-199.80</b>	<b>184.29</b>	<b>-15.13</b>
(IV) आबंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिस्थ	467.47	500.40	605.31	614.40	675.84
<b>(V) निवल अधिशेष (III-IV)</b>	<b>-492.18</b>	<b>-1015.79</b>	<b>-805.11</b>	<b>-430.11</b>	<b>-690.97</b>
(VI) ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(VII) ऋणों पर निवल अधिशेष	-492.18	-1015.79	-805.11	-430.11	-690.97
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय	1407.00	1633.53	1673.76	2029.57	1911.26
घटाइए : विलुप्त परिसंपत्तियों पर आय			11.60	11.60	11.60
(IX) अनुमत्त निवल आय	1407.00	1633.53	1662.16	2017.97	1899.66
(X) ब्याज और आय के बाद निवल					
<b>अधिशेष (V-IX)</b>	<b>-1899.18</b>	<b>-269.32</b>	<b>-2467.27</b>	<b>-2448.08</b>	<b>-2590.64</b>
(XI) प्रचालन आय के (%) के रूप में					
<b>निवल अधिशेष</b>	<b>-63.78</b>	<b>-83.43</b>	<b>-70.40</b>	<b>-60.59</b>	<b>-62.40</b>
(XII) दो वर्ष के लिए औसत					-61.50%

अनुबंध—II

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## दरों का मान

## भाग-I-पोत संबन्ध प्रभार

## परिभाषाएं और सामान्य शर्तें

- (1) "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस रखने वाले भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच विशेष रूप से व्यापार में संलग्न कोई पोत होगा।
- (2) "विदेशी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (3)
  - (i) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस रखने वाले भारतीय झंडे का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
  - (ii) नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर विदेशी झंडे का विदेशगामी पोत तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
  - (iii) ऐसे परिवर्तनों के मामले में तटीय दरें पोत को तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से लदान पत्तन द्वारा प्रभावी होंगी।

- (iv) ऐसे परिवर्तनों के मामले में पोत के तटीय कार्यों उतारने के कार्य को पूरा करने तक तटीय दरें प्रभावी होंगी, उसके बाद तत्काल उतराई वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभावी होंगी।
- (v) नौवहन महानिदेशक से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों का हकदार होने हेतु अन्य किसी दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (4) "कोल्ड मूव" का अर्थ इंजन की शक्ति के बिना पोत का संचालन होगा।
- (5) "संयोजन लदान" प्राथमिक तौर पर गोदी सं. 9 (एमओएचपी) में पोत का लदान और तब उतराई दर्शाता है।
- (6) "मध्य समुद्र में लदान" गोदी के अतिरिक्त विशेष रूप से अन्य स्थान में पोत का लदान दर्शाता है।
- (7) विलंबित भुगतान/वापसी पर ब्याज :
- (i) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अधीन किसी प्रकार के विलंबित भुगतान पर प्रतिवर्ष 18% की दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ii) मुरुगाव पत्तन न्यास विलंबित वापसियों पर प्रतिवर्ष 18% की दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (iii) वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति से 20 दिन, जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (8) पोत—संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाया जाएगा। जहां भी दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित की गई हैं, वहां प्रभार जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंक अथवा अन्य सरकारी क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर अमरीकी मुद्रा की उसके समतुल्य भारतीय रुपए में परिवर्तित करने के बाद भारतीय रुपए में वसूल किया जाएगा। पोत के पत्तन की सीमा में प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन के लिए तारीख माना जाएगा।
- (9) पोतों के पत्तन में तीस दिन से अधिक रुकने के मामले में पोतों के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में प्रत्याशित रूप से परिवर्तित हो जाएगा।

#### खण्ड—क—पत्तन देयताएं

क्रम सं.	पोत की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत रु. पै.	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर
1.	(क) 300 से 3000 जीआरटी तक के पोत	1.90	0.05786
	(ख) 3001 से 10,000 जीआरटी तक के पोत	3.09	0.09400
	(ग) 10,001 से 30,000 जीआरटी तक के पोत	3.57	0.10847
	(घ) 30,001 से 60,000 जीआरटी तक के पोत	3.81	0.11569
	(ङ) 60,001 जीआरटी और उससे अधिक के पोत	2.85	0.8677
		न्यूनतम 228600.00	न्यूनतम 6941.40
		रुपए के अधीन	डॉलर के अधीन
2.	(क) देशी नौका, टग, लांच, मछलीमार ट्रॉलर, बार्ज और अन्य पोत जिन्हें ऊपर क्रम सं. 1 में शामिल नहीं किया गया है और जो लौह अयस्क के वहन में नहीं लगे हैं	1.66	0.05044
	(ख) अयस्क का वहन करने वाली देशी नौकाएं, लांच और बार्ज	निःशुल्क	निःशुल्क

#### टिप्पणी :

- (1) एक ही पोत के संबंध में तीस दिन में एक बार पत्तन देयताएं प्रभावी हैं।
- (2) निम्नलिखित मामलों में उपरोक्त दरों के 70% पर पत्तन देयता लगाई जाएंगी :
- (i) 3000 टन से अनधिक के सामान्य कार्गो के पार्सलों के लदान और उतराई में लगे पोत।

- (ii) देश में किसी अन्य पत्तन तक वहन किए जाने के लिए अन्य पोत में सामान्य कार्गो को विशेष रूप से उतारने के लिए पत्तन में आने वाले पोत।
- (iii) लैश, कन्टेनर और आरओआरओ पोत।
- (3) पत्तन देयता निम्न पर नहीं लगाया जाएगा :
- (i) कोई भी मनोरंजन नौका।
- (ii) कोई पोत, जो पत्तन छोड़ चुका है, को मौसम के कारण अथवा कोई क्षति होने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश करने के लिए बाध्य होना पड़ा हो।
- (iii) सरकारी और नीले/सफेद चिन्ह से चलने वाले पोत।
- (iv) अन्य भारतीय पत्तनों के पोत।
- (4) भार के साथ और यात्रियों का वहन नहीं कर रहे पत्तन में प्रवेश कर रहे पोत पर पत्तन देयता का केवल 75%, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य हुआ होता, प्रभारित किया जाएगा।
- (5) पत्तन में प्रवेश कर रहे, परंतु कोई कार्गो अथवा यात्री को नहीं उतारने अथवा लेने वाले (मरम्मत के प्रयोजनार्थ ऐसे उतराई और पुनः लदान, जैसा आवश्यक हो, के अपवाद सहित) पोत पर पत्तन देयता का केवल 50%, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य हुआ होता, प्रभारित किया जाएगा।
- (6) खाली और/अथवा लदे हुए बड़े के लैश नौकाओं को उठाने के लिए दूसरी बार आने वाले लैश पोत पर कोई पत्तन देयता प्रभार्य नहीं होगी।
- (7) पोत, जो ऊपर टिप्पणी (4) और (5) के अनुसार पत्तन देयता का भुगतान करने के बाद, कार्गो अथवा यात्रियों को लेने अथवा उतारने के लिए 30 दिनों की अवधि के भीतर पत्तन में पुनः प्रवेश करता है, पर लागू दरों पर पत्तन देयता और लगाए जा चुके रियायती पत्तन देयता के बीच का अंतर प्रभार्य होगा।
- (8) पृथक्कृत भार सहित तेल टैंकरों के लिए, घटा हुआ सकल टनभार, जो उसके अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाण-पत्र के "अभ्युक्ति" कॉलम में इंगित है, को पत्तन देयता लगाने के प्रयोजनार्थ उसका सकल टन भार माना जाएगा।

#### खण्ड—ख—पायलिटिज शुल्क

1. पत्तन में और उसके बाहर पोतों के पायलिटिज के लिए लगाई जाने वाली शुल्क में पत्तन के पॉयलट, चालक दल सहित पॉयलट जांच, बांध घाट पर लगाने/खोलने, गोदी में लगाने/गोदी से हटाने, कर्पण प्रचालन और एक अंतरण प्रचालन में लगे लांच और टग की सेवाएं शामिल हैं।

#### पायलिटिज शुल्क की अनुसूची

क्रम सं.	पोत की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत रु. पै.	विदेशगामी पोत अमरीकी डालर
1.	1,00,000 डीडब्ल्यूटी से कम वाले पोत		
	(क) 3000 जीआरटी तक	7.14	0.21691
		न्यूनतम 3570.00	न्यूनतम 108.46
		रुपए के अधीन	डॉलर के अधीन
	(ख) 3001 से 15,000 जीआरटी तक	7.37	0.22414
	(ग) 15,001 से 60,000 जीआरटी	7.14	0.21691
		न्यूनतम 110550.00	न्यूनतम 3362.10
		रुपए और अधिकतम	डॉलर और अधिकतम
2.		385560.00 रुपए	11713.14 डॉलर
		के अधीन	के अधीन
	(घ) 60,001 से जीआरटी और उससे अधिक	6.42	0.19521
	1,00,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक के पोत :		
	(क) संयोजन लदान	6.42	0.19521
	(ख) मध्य समुद्र लदान	4.76	0.14461

## II. अंतरण प्रभारों की अनुसूची

क्रम सं.	पोत की श्रेणी	अंतरण के प्रति कार्य की दर	
		तटीय पोत रु. पै.	विदेशगामी पोत अमरीकी डालर
1.	15,000 जीआरटी तक के सभी पोत	19,031.00	578.45
2.	15,001 जीआरटी और उससे अधिक के पोत	28,546.50	867.68

## टिप्पणी :

- (1) मध्य समुद्र से गोदी अथवा गोदी से मध्य समुद्र में अंतरित करने अथवा गोदी या लंगरगाह के परिवर्तन के लिए पृथक प्रभार लगाए जाते हैं। अंतरण प्रभार अंतरण के सभी कार्यों, जिसमें पायलटिज से संबंधित भीतरी और बाहरी संचलन और अंतरण का अतिरिक्त कार्य शामिल नहीं है, पर लगाया जाएगा।
- (2) पत्तन की सुविधा के लिए उपरोक्त निम्नादित किसी भी प्रचालन को प्रभारित नहीं किया जाएगा। पत्तन की सुविधा को निम्नलिखित में से कोई एक अर्थ के लिए परिभाषित किया जाता है:
  - (i) अगर गोदी में कोई कार्यशील कार्गो पोत अथवा लंगरगाह/बांध घाट नौकाओं में यानान्तरक सहित अन्य पोत तलकषण कार्य/जल विज्ञान सर्वेक्षण कार्य अथवा तलकषण के लिए गोदी आबंधित करने अथवा गोदी के मरम्मत, अनुरक्षण और ऐसे अन्य समान कार्य, जिससे अंतरण की आवश्यकता हो, के लिए अंतरित/गोदी से हटाए जाते हैं तो ऐसे अंतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" माना जाएगा। ऐसे अंतरित पोत (पोतों) को पुनः स्थान पर लाने के लिए किए गए अंतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" माना जाएगा।
  - (ii) अगर किसी कार्यशील पोत को गोदी से बाहर लाने की प्राथमिकता पर उन पोतों, जिन्हें अंतरण प्रभारों का वहन करने से छूट दी गई हो, को लाने के लिए अंतरित किया जाता है तो ऐसे अंतरण को "पत्तन की सुविधा" के रूप में माना जाएगा।
  - (iii) अध्यक्ष/एमओपीटी द्वारा यथानिर्णीत किसी अन्य अंतरण को "पत्तन की सुविधा" के रूप में माना जा सकता है।
- (3) तथापि, यानान्तरकों के मामले में अंतरण के सभी कार्य प्रभाष्य हैं।
- (4) जब भी किसी पोत को बाहर निकालने की प्राथमिकता पर दूसरे पोत को स्थान देने के लिए गोदी से अंतरित किया जाता है, तब अंतरित पोत को अंतरण प्रभार के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसका भुगतान बाहर हटाने की प्राथमिकता वाले पोत द्वारा किया जाता है अथवा अंतरण को "पत्तन की सुविधा" के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता वाले पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा:
  - (i) गैर-कार्गो पोत, जिसे किसी भी मामले में गोदी खाली करना होता है, जब कार्गो पोत का आगमन होता है।
  - (ii) विशेष रूप से किनारे पर लदान/उताराई के लिए गोदी का प्रयोग करने वाले पोत।
  - (iii) कोई कार्गो प्रहस्तन कार्य किए बिना गोदी में निष्क्रिय खड़े पोत।
- (5) उन पायलटों के मामले में, जिनकी सेवा किसी संचालन के लिए मांगी गई हो, परंतु पायलट के पोत पर चढ़ने के बाद उपयोग नहीं किया गया हो, तटीय पोत के मामले में 1427.14 रुपए और विदेशगामी पोत के मामले में 43.38 अमरीकी डॉलर की फीस लगाई जाएगी। तथापि, निम्न मामलों में फीस नहीं लगाई जाएगी :—
  - (i) पायलट के पोत पर चढ़ने के दो घंटे पूर्व प्राप्त रद्द करने की सूचना; और
  - (ii) उन कारणों, जिन्हें पोत पर आरोपित नहीं किया जा सकता, के लिए आपवादिक परिस्थितियों के अधीन हुए संचलन को रद्द करना।

अगर पायलटिज के प्रयोजनार्थ पायलट के चढ़ने के तीस मिनट के भीतर पोत चलने योग्य नहीं है तो वह उसके चलने तक तीस मिनट से अधिक के लिए तटीय पोत के मामले में प्रति आधे घंटे अथवा उसके भाग के लिए 713.95 रुपए की दर पर और विदेशगामी पोत के मामले में प्रति आधे घंटे अथवा उसके भाग के लिए 21.70 अमरीकी डॉलर की अतिरिक्त फीस अदा करने योग्य होगा।

अगर बाहर जाने वाला पोत खराब मौसम के कारण पायलट को पत्तन की सीमाओं से बाहर ले जाता है तो तटीय पोत के मामले में प्रतिदिन 2378.69 रुपए अथवा विदेशगामी पोत के मामले में प्रतिदिन 72.30 अमरीकी डॉलर की दर से पत्तन में पायलट के ड्यूटी पर रिपोर्ट करने

तक पोत के मास्टर द्वारा प्रतिपूर्ति देय होगी। इसके अतिरिक्त, पोत पर पॉयलट के ठहरने और भोजन के व्यय और पत्तन में उसे वापस भेजने की लागत पोत के मास्टर द्वारा देय होगी।

- (8) "कोल्ड मूव" नामशः पोत के इंजन की शक्ति के बिना किसी प्रचालन के पूर्णतः अथवा अंशतः पोत के पॉयलटिंग के लिए पायलिटिज शुल्क पायलिटिज शुल्क की अनुसूची में उल्लिखित दरों के दुगुने दर पर लगाई जाएगी।

### III. वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड के लिए विशेष प्रभार मुरूगाव बंदरगाह में शुल्क गोदी

#### 1. भीतरी और बाहरी संचलन :

उत्प्लावक गोदी/ले-अप जेटी/स्लिपवे में प्रवेश करने वाले पोत :

(क) हॉट-मूव खण्ड (ख) (i) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पायलिटिज फीस की वास्तविक दर

(ख) कोल्ड मूव खण्ड (ख) (i) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पायलिटिज शुल्क की दर का दुगुना अगर भीतरी और बाहरी दोनों संचलन कोल्ड मूव है। अगर केवल एक कोल्ड मूव है तो पायलिटिज शुल्क की दर का डेढ़ गुना प्रभारित होगा।  
(अर्थात् अंशतः अथवा पूर्णतः इंजनों की शक्ति अथवा स्टीयरिंग के बिना)

#### 2. अन्य संचलन :

पत्तन क्षेत्र से शुल्क गोदी/स्लिपवे तक और विलोमतः शुल्क गोदी/स्लिपवे से ले-अप जेटी और विलोमतः अथवा ले-अप जेटी से पत्तन क्षेत्र अथवा विलोमतः

(क) हॉट-मूव प्रत्येक प्रचालन के लिए दरों की अनुसूची के अनुसार पायलिटिज शुल्क का 50%

(ख) कोल्ड मूव तीव्र चालन में अंतरण के लिए यथानिर्दिष्ट दरों के दुगुने पर प्रभार।

#### टिप्पणी :

- उपरोक्त प्रभार दरों के मान और समय-समय पर विद्यमान शर्तों के विवरण के अनुसार निर्धारित पायलिटिज शुल्क के अतिरिक्त है।
- गोदी पर लगाने, गोदी से हटाने अथवा डब्ल्यू आई एस एल सुविधाओं को/से अंतरण यथाउपरोक्त प्रभार्य है।
- एकमात्र डब्ल्यू आई एस एल सुविधाओं के प्रयोग के लिए मुरूगाव पत्तन पर आने वाले पोत प्रारंभ में यथाउपरोक्त 1(क) अथवा 1(ख) के अनुसार भुगतान करेंगे। वे डब्ल्यू आई एस एल सुविधाओं को/से संचलन शामिल नहीं करते हुए एक निःशुल्क अंतरण के हकदार होंगे।

### खण्ड ग—गोदी किराया/लंगरगाह प्रभार

#### खण्ड ग (1)—गोदी किराया प्रभार

प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआर टी दर

क्रम. पोत की श्रेणी सं	गोदी जहां तक क्रेन उपलब्ध कराए जाते हैं		गोदी सं. 9 (एमओएचपी)		गोदी सं. 8		गोदी जहां तट पर क्रेन उपलब्ध नहीं कराए जाते			
	तटीय पोत रु. पै.	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रु. पै.	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रु.पै.	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रु.पै.	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
(क)	3000 जीआरटी तक के पोत	0.31	0.00944	1.03	0.03134	0.40	0.01205	0.24	0.00723	
(ख)	3001 से 10,000 जीआरटी	0.35	0.01066	1.03	0.03134	0.48	0.01447	0.24	0.00723	
(ग)	10,001 से 15,000 जीआरटी	0.54	0.01646	1.03	0.03134	0.71	0.02170	0.40	0.01205	
(घ)	15,001 से 30,000 जीआरटी	0.86	0.02610	1.03	0.03134	1.03	0.03134	0.71	0.02170	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
(ड.)	30,001 से 35,000 जीआरटी और 50,000 तथा 70,000 डीडब्ल्यूटी के बीच	0.86	0.2610	1.03	0.03134	1.03	0.03134	0.71	0.02170
(घ.)	35,001 से 40,000 जीआरटी और 50,000 तथा 80,000 डीडब्ल्यूटी	0.86	0.02610	1.27	0.03856	1.27	0.03856	1.27	0.03856
(छ.)	40,001 से 50,000 जीआरटी और 70,000 तथा 80,000 डीडब्ल्यूटी के बीच	0.86	0.02610	1.27	0.03856	1.27	0.03856	1.27	0.03856
(ज.)	50,001 जीआरटी और अधिक और 80,001 तथा 1,00,000 डीडब्ल्यूटी के बीच	0.86	0.02610	1.27	0.03856	1.27	0.03856	1.27	0.03856
(झ.)	50,001 जीआरटी और अधिक (1,00,001 डीडब्ल्यूटी और अधिक)	0.86	0.02602	1.27	0.03856	1.27	0.03856	1.27	0.03856

**टिप्पणी :**

- (1) उपरोक्त प्रभार प्रति जीआरटी प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए गोदी, घाट, बांध घाट, जहाज घाट, जेटी आदि में आने वाले अथवा खड़े या किनारे खड़े पोतों और अन्य क्राफ्टों के मास्टर, स्वामी अथवा एजेंटों पर लगाए जाते हैं।
- (2) लगाए जाने योग्य गोदी किराया प्रभार तटीय पोतों के मामले में न्यूनतम 237.70 रुपए और विदेशगामी पोतों के मामले में 7.225 अमरीकी डॉलर के अधीन होगा।
- (3) ऊपर दी गई अनुसूची के अनुसार गोदी किराया प्रभार के अतिरिक्त 50,000—1,00,000 डीडब्ल्यूटी आकार के सभी लौह अयस्क पोतों पर प्रति पोत 4550.23 अमरीकी डॉलर (विदेश गामी) और 149702.50 रुपए (तटीय) एकमुश्त प्रभार भी लगाया जाएगा।
- (4) गंतव्य स्थान का ध्यान किए बिना सभी पोतों पर लागू हैं।
- (5) जहां किसी पोत का डीडब्ल्यूटी 50,000 टन अथवा अधिक है, परंतु वह अपने जीआरटी के संबंध में गोदी किराया प्रभार की अनुसूची की क्रम सं. (घ) के अधीन आता है तो क्रम सं. (घ) के अनुसार प्रभार 149702.50 रुपए प्रति तटीय पोत और (विदेशगामी पोतों के मामले में 4550.23 अमरीकी डॉलर) जोड़कर लगाया जाएगा।
- (6) जहां कोई पोत पोत किराया प्रभार की अनुसूची की क्रम सं. (ड) के अधीन आता है, परंतु उसका डीडब्ल्यूटी 50,000 टन से कम है तो 149702.50 रुपये की अतिरिक्त एकमुश्त लेवी लागू नहीं है और प्रति जीआरटी प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए 1.27 रुपए की दर लागू होगी। विदेशगामी पोतों के मामले में 4550.23 अमरीकी डॉलर और प्रति जीआरटी प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए 0.03856 अमरीकी डॉलर की गोदी किराया दर लागू होगी।

**खण्ड ग (ii) लंगरगाह प्रभार**

1. कार्गो के लदान/उतराई अथवा यात्रियों को चढ़ाने अथवा उतारने के प्रचालन में नहीं लगे पोत

क्रम सं.	विवरण	दर (प्रति 8 घंटे अथवा उसका भाग)	
		तटीय पोत	विदेशगामी पोत
		रु. पै.	अमरीकी डॉलर
(क)	स्वयं लंगर डब्ल्यू/बी	396.51	12.05
(ख)	स्वयं लंगर ई/बी	555.04	16.87
(ग)	बांध घाट नौकाओं का प्रयोग	792.90	24.10

## 2. कार्गो के लदान/उतराई अथवा यात्रियों को चढ़ाने और उतारने में लगे पोत :

		दर (प्रति जीआरटी/8 घंटे अथवा उसका भाग)			
क्रम सं.	विवरण	तटीय पोत		विदेशगामी पोत	
		रु. पै.		अमरीकी डॉलर	
		तरंग-रोध के पूर्व	तरंग-रोध के पश्चिम	तरंग-रोध के पूर्व	तरंग-रोध के पश्चिम
(क)	10,000 जीआरटी तक के पोत	0.08	0.04	0.00241	0.00121
(ख)	10,001 से 20,000 जीआरटी	0.12	0.08	0.00361	0.00241
(ग)	20,001 से 40,000 जीआरटी	0.20	0.16	0.00603	0.00482
(घ)	40,001 से 60,000 जीआरटी	0.24	0.20	0.00724	0.00603
(ङ)	60,001 से 80,000 जीआरटी	0.28	0.20	0.00843	0.00603
(च)	80,001 जीआरटी और उससे अधिक	0.32	0.20	0.00964	0.0603
	लौह अयस्क के वहन में नहीं लगे	39.66	39.66	1.20558	1.20558
	लांच, मछलीमार ट्रॉलर, देशी नौका, अनुसंधान और सर्वेक्षण पोत और नौकाएं				

## खण्ड ग (i) और ग (ii) की साझा टिप्पणी:

- (1) गोदी किराए में गोदी के दखल, गोदी में समथोपरि, टेलीफोन, कचरा हटाने, गोदी की सफाई, अग्निशमन निगरानी आदि जैसी गोदी में प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं।
- (2) 8 घंटे की अवधि का परिकलन पोत के गोदी/लंगरगाह के दखल के समय से किया जाएगा।
- (3) किसी ऐसे पोत पर उसकी समुद्री यात्रा की तैयारी का संकेत देने के समय से 4 घंटे की समाप्ति के बाद कोई गोदी किराया नहीं लगाया जाएगा। दिए गए गलत संकेत के लिए एक दिन के गोदी किराया प्रभार (प्रत्येक 8 घंटे की 3 पाली) के बराबर दंडात्मक गोदी किराया लगाया जाएगा।
- (4) अगर कोई पोत कार्गो को पूरा करने के बाद 3 घंटे के भीतर अथवा यातायात प्रबंधक या उप-संरक्षक द्वारा गोदी खाली करने की दी गई नोटिस की समाप्ति के बाद, जो भी बाद में हो, गोदी खाली करने के लिए तैयार नहीं है तो पोत सामान्य दर का दस गुना अतिरिक्त गोदी किराया अदा करने का उत्तरदायी होगा, उसे प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक बढ़ाया जाएगा।
- (5) अगर कोई नौका एमओएचपी से संबद्ध नौका उतराई जेटी तक लाई जाती है और उतराई के पूरा होने अथवा उस निर्यातक, जिसके अयस्क को नौका लाई थी, के लिए आवंटित उतराई समय के 15 मिनट के भीतर जेटी खाली करती तो वह प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 151.80 रुपए की दर पर जेटी के लिए गोदी किराया प्रभार अदा करने योग्य होगी।
- (6) गोदी में अन्य पोत की दांयी तरफ खड़े पोतों पर पोत द्वारा देय प्रभारों का 50% गोदी किराया प्रभार लगाया जाएगा।
- (7) नौकाएं, देशी नौका, टग अथवा मछलीमार ट्रॉलर आदि, जो गोदी पर एकमात्र आश्रय लेने, जल लेने, मरम्मत अथवा जहाज के चालक दल को उतारने के प्रयोजनार्थ आते हैं, उन पर न्यूनतम निर्धारित गोदी किराया प्रभार लागू नहीं होगा।
- (8) कार्गो के लदान और उतराई करने अथवा यात्रियों को चढ़ाने या उतारने समय बांध घाट नौकाओं का प्रयोग कर रहे पोत पर खण्ड ग (ii) के अधीन दिए गए अनुसूची 2 के अनुसार लंगरगाह फीस के अतिरिक्त तटीय पोतों के मामले में प्रति 8 घंटे

अथवा उसके भाग के लिए 237.98 रुपए और विदेशगामी पोतों के मामले में प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए 7.234 अमरीकी डॉलर का अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा।

- (9) खण्ड ग (ii) के अधीन दिए गए अनुसूची 3 में निर्धारित दरें गोदा में विधिवत पंजीकृत और एम्पीटी बंदरगाह नौका नियमावली के अधीन पत्तन सीमाओं के भीतर प्रचालित करने के लिए लाइसेंस प्राप्त लांच, मछलीमार, ट्रॉलर और देशी नौकाओं पर लागू नहीं होंगे।
- (10) प्राथमिकता आधार पर गोदी में खड़ा करना
- (i) किसी भी पोत को "प्राथमिकता आधार पर गोदी में खड़ा करना" प्रदान करने के लिए एक दिन (प्रत्येक 8 घंटे की 3 यूनिट) के लिए गोदी किराया प्रभारों के समतुल्य फीस अथवा गोदी में पोत के वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए परिकल्पित गोदी किराया प्रभार, जो भी अधिक हो, लगाई जाएगी।
- (11) हटाने के लिए प्राथमिकता आधार पर गोदी में खड़ा करना
- (i) किसी पोत को हटाने की प्राथमिकता प्रदान करने के लिए एक दिन (प्रत्येक 8 घंटे की 3 यूनिट) के लिए गोदी किराया प्रभार के समतुल्य फीस अथवा गोदी में पोत के वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए परिकल्पित गोदी किराया प्रभार का 100%, जो भी अधिक हो, लगाया जाएगा।
- (ii) इसके अतिरिक्त, पोत का बाहर/भीतर अंतरण प्रभार भी उन पोतों पर लगाया जाएगा, जिन्हें हटाने की प्राथमिकता प्रदान की जाती है।
- (iii) उपरोक्त स्कीमों के अनुसार निम्नलिखित पोतों को प्रभार लगाने से छूट स्वीकार की जाएगी :
- (क) रक्षा मंत्रालय के लिए कार्गो का वहन करने वाले पोत।
- (ख) रक्षा पोत जो सद्भावना यात्रा पर आ रहे हों।
- (ग) महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिक अभियान के प्रयोजनार्थ किराए पर लिए गए पोत।
- (घ) अन्य कोई पोत, जिसके लिए नौवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट दी गई हो।
- (12) क्षमता संबंध प्रशुल्क योजना
- (i) यह योजना सही मौसम के दौरान अर्थात् 1 अक्टूबर और 31 मई के बीच समुद्री यात्रा कर रहे पोतों के गोदी सं. 9 (एम ओ एच पी) में प्रहस्तन किए गए लौह अयस्क पोतों पर लागू होगी।
- (ii) इस योजना के प्रयोजनार्थ परिवर्तन के समय पत्तन में पोत के प्रवेश (अर्थात् पत्तन में रिपोर्टिंग स्टेशन में आगमन पर पोत के लंगर डालने का समय) की तारीख से प्रारंभ होगा और कार्गो प्रचालन पूरा होने पर गोदी से प्रस्थान करने के समय समाप्त होगा।
- (iii) निर्धारित सीमा अर्थात् किसी पोत के लिए मानदंड का निर्धारण नीचे दिए गए सूत्र का प्रयोग करके किया जाएगा :—
- निर्धारित सीमा                    ए
- $$(X \text{ पोत के लिए}) = \text{बी} + \text{सी}$$
- जहां ए                    = गोदी सं. 9 (X जहाज में) लदान किया गया टन भार
- बी.                    = औसत दैनिक लदान दर (पिछले 5 वर्षों के लिए निम्नानुसार परिकल्पित आंकड़ों के आधार पर)
- गोदी सं. 9 में प्रहस्तन किया गया कुल टन भार
- 
- गोदी सं. 9 में पोत द्वारा व्यय किया गया कुल समय (सकल)
- (iv) वास्तविक कार्य निष्पादन के साथ-साथ मानदंड/निर्धारित समय के निर्धारण के लिए लदान के लिए लिया गया कुल समय तब माना जाएगा, जब कोई पोत एक ही अथवा विभिन्न निर्यातकों द्वारा दो विभिन्न पार्सलों का लदान करता है।
- (v) किसी पोत द्वारा सामना किए गए वास्तविक गोदी पर खड़ा करने के पूर्व रुकने के समय का जोड़ और गोदी सं. 9 में पोत द्वारा वास्तविक में व्यतीत किए गए कुल समय की तुलना उस पोत के लिए यह निर्धारित करने के लिए कि क्या



पोत गोदी किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभारों में छूट का हकदार है अथवा उसे पूरक गोदी किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार अदा करना है, ऊपर (iii) में निर्धारित तरीके से परिकल्पित 'मानदंड/निर्धारित समय' के साथ की जाएगी।

- (vi) उन पोतों, जो इस प्रकार निर्धारित मानदंड/निर्धारित अवधि अपेक्षा कम समय में परिवर्तित हो जाते हैं, पर निर्धारित दरों पर देय के अतिरिक्त गोदी में खड़ा करने के पूर्व रुकने की अवधि के लिए सामान्य गोदी किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के 40% की दर पर पूरक गोदी किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार लगाया जाएगा।
- (vii) निर्धारित दरों पर देय गोदी पर खड़ा करने के पूर्व रुकने की अवधि के लिए सामान्य गोदी किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के 40% की दर पर छूट दी जाएगी अगर पोत का परिवर्तन समय इस प्रकार निर्धारित मानदंड/निर्धारित समय से अधिक हो जाता है।
- (viii) सामान्य गोदी किराया/लंगरगाह प्रभारों के साथ अनुमानित आधार पर पूरक गोदी किराया/लंगरगाह प्रभार अग्रिम तौर पर देय होगा और यह वापस कर दिया जाएगा अगर पोत निर्दिष्ट परिवर्तन समय प्राप्त नहीं करता।
- (ix) एमओपीटी ऊपर उप-टिप्पणी (iii) में निर्धारित सामान्य सूत्र के प्रयोग द्वारा पिछले पांच वर्षों के औसत आंकड़ों के आधार पर प्रत्येक वर्ष योजना को संशोधित करेगा। ऐसा करते हुए एमओपीटी, गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ को संगत आंकड़े प्रस्तुत करेगा।

#### खण्ड ग (iii)—विशेष दर

- (1) लौह अयस्क का लदान कर रहे पोतों पर प्रति 1000 कि.ग्रा. अथवा उसके भाग के लिए 0.32 रुपए की विशेष दर जहाज पर लदान किए गए लौह अयस्क की मात्रा पर लगाई जाएगी।
- (2) विशेष दर लौह अयस्क का लदान करने वाले पोत के मास्टर, स्वामी अथवा एजेंटों द्वारा देय होगी।

#### खण्ड—घ

#### पोतों को जलापूर्ति के लिए प्रभार और विविध मदें

##### 1. पोतों को जलापूर्ति के लिए प्रभार

क्र.सं. विवरण	प्रति 1000 लीटर दर	
	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
(i) गोदी में	80.15	2.43601
(ii) नौकाओं द्वारा		
(क) तरंग रोध के भीतर	140.27	4.26363
(ख) तरंग रोध के बाहर	180.34	5.48138

##### 2. टग के प्रयोग के लिए प्रभार

क्र.सं. विवरण	प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए दर (ईंधन और स्नेहकों सहित)	
	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
(i) पत्तन की सीमाओं के भीतर, गोदी पर खड़ा करने करने, गोदी से हटाने, अंतरित करने और पोतों के कर्षण के अतिरिक्त प्रचालन के लिए प्रयुक्त टग	11894.19	361.52550

##### 3. विविध प्रभार

क्र.सं. विवरण	प्रति जहाज दर	
	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
(i) नौकाएं और दीपगृह	1189.42	36.15255

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

New Delhi, the 29th August, 2001

**No. TAMP/24/2001-MOPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mormugao Port Trust for revision of its vessel-related charges as in the order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/24/2001-MOPT**

**The Mormugao Port Trust**

- - -

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 9th day of August 2001)

This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) regarding revision of Vessel Related Charges (VRC).

2.1. The Vessel Related Charges (VRC) of the port were last revised in July 1998. At that time, the port had proposed an increase of 54.26%, but, this Authority allowed an increase of only 11%. An Efficiency Linked Tariff (ELT) scheme was also introduced which was subsequently reviewed and recast with effect from 1 October 2000.

2.2. In its proposal, the MOPT has now proposed an increase of 50% over the existing VRC. It has also mentioned that the VRCs are to be revised to the extent of 75% to earn a return of 19.5% on capital employed. It has added that an increase of 75% may be high keeping in view the capacity of the Trade to bear; and, hence, the proposal is to restrict the upward revision of charges to the extent of 50%. The MOPT has pointed out that with the proposed increase of tariff it will earn only 13% and 9% return on capital employed for the years 2001-02 and 2002-03 respectively.

The MOPT has stated the following reasons for an upward revision in the VRC:

It has ambitious development plans which envisage investments on a massive infrastructural facilities for it to remain globally competitive.

2 crores per annum (approximately) has also become payable to the port for the revision, pension, etc.

- (iii). The cost of operations has also increased mainly because of increase in the electricity charges to M/s. RSPCL, the manifold increase in the dredging cost and, the cost of water supply from the Goa PWD.
- (iv). In order to set off the negative impact arising out of the improved efficiency at Berth number- 9; and, loss suffered on account of change in the unit charge of Berth Hire to an 8-hourly basis.

2.4. The records furnished by the MOPT along with its proposal show that the proposed revision of VRC was discussed in detail by the Board of Trustees of the MOPT to analyse its impact on the iron ore exports which has been the major revenue earning activity of the Port. The relevant points made by the representative of the Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA) on the Board of the MOPT in his presentation during the Board meeting are summarised as below:-

- (i). The current model of tariff fixation is sought to cover the cost and provide a definite Return on Capital Employed (ROCE) as high as 19.5%. The port is itself assuming that the trade can bear that much increase.
- (ii). The port has not taken into account its benchmarks in relation to other international iron ore exporting ports and other parameters, like facilities – draft, berth length, stock piling capacity, loading rate per day, average vessel related charges in US\$ / tonne loaded
- (iii). Some of the issues relating to the capital employed are as follows
  - (a). How much of the capital employed comprises non-operating/low yield assets?
  - (b). To what extent are social assets included?
  - (c). What are the bases of determining activity wise working capital?
  - (d). The port shall reduce its non-operating inventories of assets, stores, restructure its manpower and improve the machinery to increase the berth output per day

- (e). An increment of 6% (3% for replacement, rehabilitation and modernisation and 3% for development, repayment of loans & contingencies) is justifiable only when the cost of the Government loan is subsidised at 6%.
- (iv). The business risks of the port are significantly lower than the other infrastructural facilities; also, the port has not justified the economic viability of the project; hence, the proposal shall be deferred.

2.5. The proposal was endorsed by a majority of the Trustees (with the exception of 6 Trustees) of the MOPT in the Board meeting held on 28 February 2001.

3. The proposal submitted initially was incomplete in respect of the details regarding additions to be made to the fixed assets during the year 2002-03. Further, the figures of depreciation and capital employed were stated only on a provisional basis. The revised cost statements incorporating necessary changes were furnished by the port vide its letter dated 25 April 2001.

4. In accordance with the procedure prescribed, the proposal of the MOPT was circulated among concerned port users / representative bodies of port users for comments. The comments received are summarised below:

#### **The Goa Chamber of Commerce and Industry (GCCCI)**

- (i). Its representative on the Board of Trustees of the MOPT has dissented in respect of passage of the resolution for increase in the Vessel Related Charges. An increase of 11% in the Vessel Related Charges along with an ELT scheme (which would increase the Vessel Related Charges by an additional 40%) was approved in the last revision of the Vessel Related Charges in 1998. The ELT scheme was further refined and revised to come into effect from 1 October 2000, hence, the port charges can be said to have revised from 1 October 2000 i.e. 5 months ago and, therefore, the 2-3 year criteria for the review does not apply.
- (ii). The Tariff Authority, has not passed any Order regarding an assured Return on Capital Employed @ 19.5% in the case of VRC.
- (iii). The MOPT is practically a mono-commodity port with iron ore as its main source of revenue. Any increase in the total cost to iron ore buyers overseas will only reduce the competitiveness of Goan Iron Ore. The only way to maintain global competitiveness is to slash the costs at a quicker rate. The port must not embark upon any capital expenditure without direct consultation with and acquiescence of the iron ore trade.
- (iv). The fact that the port has not availed of any loan from the Central Government since 1982-83 points out that the port has a comfortable surplus position. The capital dredging project cost has been met from the port's own accrued net surpluses of one year only i.e. Rs.25 crores. This means the port users have already paid for the capital dredging years ago, only that it was not carried out until recently.
- (v). The efficiency of the port has improved and in recognition of this, the MOPT has been awarded a very good ELT scheme. The port must augment its revenues further by improving efficiencies and add to its financial reserves.
- (vi). A reorganisation of the figures relating to Income & Expenditure of the Vessel Related Charges provided by the port shows the following:
  - (a). The port cannot claim that it has lost revenue due to the improved turnaround time of ships or rationalisation of unit of berth hire charge because it has been more than compensated in the ELT scheme. The berth hire revenue has increased by 6.1% from 1999-2000 over 1998-99 and further to 35.7% from 2000-01 over 1999-2000.

- (b). The datum for cargo turnover at Berth number 9 has no bearing with the argument on the vessel related charges. More so, increase in the turnover of the plots indicates, that more cargo has been shipped through Berth number 9; and, the port has collected extra wharfage for the same. Since, the costs relating to Berth number 9 are largely fixed in nature, the port should consider a further refund to the iron ore exporters for having achieved large exports from Berth number 9.
- (c). The revenue for the year 2000-01 has increased by 24% after the last revision of VRC and ELT scheme.
- (d). The costs are escalated by 14.9% in 2000 even though the national inflation rate was around 4%.
- (vii). The only criterion argued by the Port is the principle of 'what the trade can bear'. In the year of price cuts, the Port never reduces or cuts back its rates to accommodate the trade. Despite various requests, the port has failed to submit a rate reduction proposal to the Board of Trustees.
- (viii). The cost statement for water supply to shipping shows that the port is spending Rs.4 crores on an average per year to supply water to the shipping. Although it charges the ships the highest rates in India for fresh water (Rs.200/- per tonne), it loses on an average Rs.5.5 crores per year on this specific operation, for which, the port does not make any attempt to investigate the cause of this huge loss or control it.

#### **M/s. MMTC Limited**

- (i). Its representative on the Board of Trustees of the MOPT has strongly protested against this steep increase of 50% in the Board meeting.
- (ii). Any increase in the VRC will further reduce the competitiveness of Indian iron ore trade in the international market as compared to other competing countries like Australia, Brazil, South Africa, etc.
- (iii). As iron ore exports are being operated with a wafer thin margin, it will not be possible to accept any change in vessel related or cargo related charges at this stage. The proposal of the MOPT for an increase in the port charges must be kept in abeyance for the time being.

#### **The Shipping Corporation of India Limited (SCI)**

- (i). The measures undertaken and planned by the MOPT for improving the turnaround of the vessels in the port are appreciated.
- (ii). The proposal states that with the improvement in the port performance, turnaround time has reduced, leading to an erosion in berth hire income, which is not true because the reduction in the turnaround is more than offset by the increase in number of vessels and cargo handled. The berth occupancy has increased by 2%, which in effect increases the berth hire income rather than reduce it.
- (iii). The cargo projections on which the revised tariff structure is based are inconsistent with the actual performance parameters given in the statement of traffic and income projections. The MOHP traffic accounts for more than 50% of the total traffic handled in the port and has shown a consistently growing trend. Despite this, no increase has been projected for this cargo; on the other hand, the general cargo traffic growth, which has actually reduced by 3.15% over the previous year, is projected at 6.3%.

Similarly, it also appears unreasonable to plan 20% increase in transshipment traffic and 8.7% increase in POL cargo against the actual growth rates of 7% and 1.7% respectively.

Since, overall cargo handled has increased by 17% for MOHP and by 11% for MOPT, the MOPT shall base its projections taking into account this growth of traffic and the improved berth occupancy.

- (iv). The steep increase in the tariff proposed by MOPT cannot be considered justifiable on economic grounds. The SCI, is therefore, not in favour of the proposal of the MOPT under reference.

### **Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA)**

#### **A. Costs & Estimates**

- (i). Regulators all over the world are increasingly using the long run incremental cost instead of the traditional fully allocated costs for costing of the services. Incremental costs are forward looking as opposed to the historical costs.
- (ii). The intention of the port to provide a cost effective service and the need to remain globally competitive is not substantiated by figures. The proposal is silent on the cost reduction front and on the contrary seeks to dismantle the efficiency-linked tariffs, which has been in operation for just six months. Two areas where cost-cutting measures could have been adopted are,
- (a) restructuring of manpower; and,
- (b) exclusion of non-operating fixed and current assets.
- (iii). The proposal reflects an attempt of the port at hardening of budgets instead of moving towards performance budgets. The approach of the port is directed towards protecting the remuneration and perquisites of the employees and other costs rather than linking it to performance improvement and cost reduction.
- (iv). The handling cost per tonne to the user of the MOHP has grown up by over 50% for the period from 1996 to 2001 with a compounded annual growth rate of 10.86%.
- (v). The rise in the cost of the Port & Dock activity has been less than 7% and less than 2% for the MOPT as a whole for the year 1999-2000 over the year 1998-99. Yet, the revised estimates for the year 2000-01 project a growth of over 26% over the year 1999-2000. This spurt in the costs is nowhere explained in the proposal. For 2001- 02, the costs have been increased by about 2% over the RE of 2000-01; and, for 2002-03, the port has projected an arbitrary cost increase in excess of 10%; whereas the inflation rate has been consistently below 7% for a considerable period of time.
- (vi). The appreciation in the US\$ against the Rupee will normally take care of the increase in costs, and, hence, the fact that the VRCs are denominated in US\$ terms also needs to be considered.
- (vii). The MOPT has treated all the costs as fixed; however, the enhancement method for increasing the variable costs differs from that of the fixed costs.
- (viii). The budgeted estimates of operating surplus for 1997-98 of Rs 2393.46 lakhs formed the basis of projections used in Vessel Related Charges revision proposal of the MOPT in December 1997 as against the actuals of Rs.2715.98 lakhs. Similarly, the revised estimates of 1999-2000 with respect to the Operating Surplus of Rs.2782.99 lakhs formed the basis of projections in the Cargo Related Charges revision proposal of the MOPT in December 1999 as against the actuals of Rs.3031.87 lakhs. The favourable variances in respect of the actual operating surplus, when compared to the budgets, shows that the MOPT has consistently been underestimating its income. The cost and revenue estimates of the port have become extremely tentative. The surplus is understated by almost 30% in 1998-99 and around 60% in 1999-2000. There is a difference between the surplus projected in Budget Estimates and Revised estimates for the year 2000-01 and 2001-02 also, though not as large.

- (ix). The MOPT has not provided the basis of allocation of its Management and General overhead to its principal activities. There is a disparity in the quantum allocated in the past and allocation in the projection period.

**B. Capital Employed**

- (i). The capital employed by the port in its Port and Dock activity ranges between 53.64% to 59.61% of the total capital employed. This high capital cost has never been explained by the port; and, also, the basis of allocation of capital employed to various activities of the port is not clear.
- (ii). Despite the investment of Rs. 11243 lakhs during the period 1999 to 2003, the traffic handled has marginally increased (1.77 MT). There is no reduction in operating costs also. Therefore, the utility of the capital investments by the MOPT has not been established.
- (iii). The figure of capital employed furnished by MOPT includes unproductive assets to a significant extent on which a return of 19.5% is also extracted. The Major Port's Reforms Committee (1985) had in the context of 'social assets', recommended that the capital expenditure on the social obligation assets assumed by the port should be met out of an interest free loan from the Port Development Fund, which should preferably run for a period of 20 years with at least 5 years moratorium period. It is inequitable to the users of the MOPT if a return of 19.5% is also allowed on the social assets, as such an expenditure has only a tenuous link with productivity and performance of the MOPT.
- (iv). The data furnished in respect of capital employed is incongruent in the sense that the capital employed derived on the basis of surplus sought by the MOPT (i.e. 18% or 19.5%) varies, if compared to the capital employed arrived at by adding the average net block and the allocated working capital employed.
- (v). It is not clear whether the allocated working capital employed by the MOPT is the year-end capital or average of the opening and closing figure. The allocation of working capital amongst various activities is another questionable area. The port has over-allocated the working capital to the Port & Dock activities. The requirement for such a high level of working capital by the port when all the dues are collected in advance from the users is not understood.

**C. Investment Plan**

- (i). For the MOPT all the investment justifies a return of 19.5% irrespective of its economic viability, which is contrary to basic economic principles. The investment-plan of the MOPT for the future needs a thorough review. Unless economic viability of a project is established on commercial principles, it will be improper for a Regulatory Authority to allow a return thereon.
- (ii). The accumulated surpluses are not the only means of funding development. Internal resources as well as external debt and equity should also be given equal importance. The Planning Commission has required the ports to generate 58.8% of the amount to be invested on the development from its own resources; and, the balance 41.2% is to be provided by the Government. Therefore, with the available alternative sources of funds, the question of level of surplus that is justified must be separated from the level of funds required for investment.
- (iii). The depreciation charge also forms a source of funds which can be used for repayment of borrowings while ROCE can take care of the interest element.

**D. Return on Capital Employed**

- (i). When commercial lending rates are used as a base, the enhancement of 6% (3% for replacement, rehabilitation and modernisation of capital assets and another 3% for development, repayment of loans and contingencies) is not warranted. Also, the average borrowing cost of the port for the year ended 31 March 2000 was 8.41%.

- (ii). In applying the rate of 19.5%, the impact of gearing is completely ignored. In case of infrastructure projects, like power, pipelines, roads, etc., Debt-Equity ratio of 70:30 is considered reasonable. The relative ROCE of other infrastructure projects is given below:

**Return on capital employed for other Infrastructure**

Project	Cost of debt	Cost of Equity	Income Tax rate	Debt: Equity Ratio	ROCE with tax impact	ROCE without tax impact
Power	14%	16%	35.70%	70:30	11.10%	14.60%
Pipeline	14%	12%	35.70%	70:30	9.90%	13.40%
Road	14%	20%	35.70%	70:30	12.30%	15.80%

Note: Return on equity is computed on the basis of the prescribed norms

In the case of pipeline project, which is more akin to the MOPT case, the prescribed norm of 12% relates to net worth which is the aggregate of equity and reserves. As the MOPT does not pay income tax, it will be appropriate to use ROCE without tax impact for comparison. If the projects are equity geared, it will increase the financing cost and will have significant impact on the tariffs charged to the consumer.

- (iii). All infrastructure projects like power, pipeline, road, etc. function in a riskier environment than the one in which MOPT operates. Therefore, the ROCE of greater than 12% in the MOPT case is not justified. It is noteworthy that the MOPT had accepted a ROCE of 12% prior to the TAMP order no. MF/MOPT/57/97-TAMP dated 16 April 1998 pursuant to which the ROCE level was hiked to 18% and later to 19.5%.

**E. Surcharge on cargo handling charges and plot turnover**

- (i). The turnover factor relevant for rebate on surcharge was based on the break-even level of the MOHP, which was fixed at 6 times the plot capacity (of 1 million tonne). Based on this break-even level, the current turnover factor of 7.25-8 was fixed.
- (ii). The MOPT has handled 10.67 million tonnes during the year 2000-01 which is higher than its break-even capacity by more than 50%. Also, the quantity shipped in the last four years from the port has been consistently higher than the break-even level. Therefore, raising of the turnover factor to 9.25-10 is unclear.
- (iii). It will be futile to expect the turnover to fluctuate with the changes in the level of surcharge based on plot turnover as the rebate on plot surcharge is a disincentive for unproductive plot occupation.
- (iv). The current proposal regarding the loss suffered due to continuation of the existing datum for rebate on surcharge on plot turnover for the period from October 1999 to September 2000 is only a statement showing the quantum of revenue that could be extracted by hiking the turnover factor from current levels of 7.25-8 to 9.25-10. This can apply to any facility and by no means this can be termed a loss.
- (v). The surcharge is in the nature of a cargo related charge and shall not be mixed up with the proposal for revision in the vessel related charges.

**F. ELT scheme**

- (i). The MOPT in its attempt to protect its revenue has furnished a statement showing the loss suffered by it consequent to the change over of the berth hire unit (GRT /Day) from 24 hours to 8 hours. If one goes from the users' point of view, it only shows the extent of idle time, the user had been paying. In fact the Billimoria Report suggests that the unit shall be 1 hour.
- (ii). The MOPT blames the shipper's inability to arrange the cargo for its having to pay rebate under the ELT scheme. The cut-off points were determined after considering and



analysing 5 years' data. The shippers are responsible commercial entities competing in global markets and are driven by commercial principles. The MOPT has not backed its charge with substantive data. Besides, it is fully aware that its barge unloading facility is a bottleneck.

- (iii). The current proposal does not incorporate the ELT impact on the proposed hike.

G. Other issues

- (i). The questionnaire on revision of VRC prepared by the MOPT is an attempt to work out the economics of the iron ore trade in Goa. The TAMP has in its order no. MF/MOPT/57/97-TAMP dated 16 April 1998 regarded this issue to be outside its purview. Therefore, the comments on the said questionnaire are reserved.
- (ii). From the gaps pointed out, a pattern seems to emerge that all inconsistencies invariably favours the MOPT and are detrimental to its users. The current proposal of the MOPT does not, therefore, merit consideration.

5.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested to furnish additional information / clarifications arising out of its proposal. Some of the important points raised are summarised below:

- (i). Submission of financial / cost statement for the Port as a whole and a separate consolidated cost statement for the vessel related activities.
- (ii). Reasons for keeping the traffic of 2002-03 at the same level as that of 2001-02 and for not anticipating any increase in general- cargo traffic.
- (iii). Sub-activity wise details of the capital employed computation. List of assets expected to be completed & commissioned during 2000-01, 2001-02 & 2002-03 in support of the increase anticipated in the capital employed.
- (iv). Reasons for projecting lesser increase in each component of Vessel Related Charges revenue even after substantial additional capital investment.
- (v). Revision of income projections considering the effect of foreign exchange fluctuations in the tariffs denominated in US \$ terms.
- (vi). To maintain a 30% disparity between the tariffs for foreign-going and coastal vessels and to incorporate the additional revenue on account of this adjustment.
- (vii). Estimation of income of Port Dues in terms of the Order passed by the Authority about such levy in terms of sections 50A & 50B of the Major Port Trusts Act.
- (viii). Explanations on the variations in the estimates submitted at the time of revision of cargo related charges and estate rentals in May 2000 and as per the present proposal.
- (ix). Clarifications on certain conditionalities in the proposed (draft) Scale of Rates.

5.2. The MOPT has responded to the queries raised. The relevant points given by the MOPT in addition to the submission of the requisite information are as follows:

- (i). The approved projected traffic for the year 2002-03 is not available. Therefore, it has been kept at the same level of 2001-02.
- (ii). The net amount of ELT premium (after allowing rebate to the users) after effecting refunds stands included in the supplementary berth hire and anchorage charges.
- (iii). The amount of arrears of wages and pension being past costs has been met out of reserves.

- (iv). The adjustment on account of stock to the extent of Rs 7 crores can be possible only after physical verification of the stores is completed.

The sundry debtors balance includes an amount of Rs. 5 crores which is subject to litigation. The working capital can only be moderated after settlement of the matter.

- (v). The estimated operating cost shown in the statement for MOHP furnished at the time of revision of cargo related charges are figures projected based on the trend and previous year's expenditure. Likewise, figures provided in the present exercise for Vessel Related Charges depend on the trend and previous year's expenditure. The expenditure towards ore handling facilities include R&M cost which is towards the replacement/renewals of enduring items of stores and maintenance as and when it falls due. With the induction of RSPCL power, the cost of electric power now (2000-01) stands at Rs.1579.14 lakhs as against Rs.979.04 during 1999-2000.
- (vi). The transhipper charges for primary loading and up-topping are levied by the Port Trust under an agreement, as TV vessels are operated under permission by the Ministry to the owners for plying and operating the transhippers within the Port limits. The rates for services provided to the TV vessels now in vogue are to be revised and the impact of their operation in the Port will be worked out and a proposal shall be put up during the next few months.
- (vii). Vessel Related Charges have gone up in year 2000-01 mainly upon inclusion of licence fees of Rs.170.30 lakhs & 161.80 lakhs received from the WISL and ABG respectively, under this sub-activity as per the TAMP's suggestion and not due to any increased GRT and enhanced no. of vessels called at the Port. Vessel Related Charges for the year 2000-01 are projected higher at 13% of the actuals of 1999-2000.
- (viii). The income projections considering the effect of foreign exchange fluctuations in tariff denominated US\$ terms, is not practical in the sense that the extent of fluctuations cannot be predetermined; and hence, not considered.
- (ix). Initially, a disparity of 30% between the tariff on foreign-going and coastal vessels was maintained. With the change in exchange parity, this gap has widened, however, the same shall be incorporated in the exercise and submitted.
- (x). The reasons for change in the figures of 1998-99 quoted at actuals on two occasions is due to the fact that the depreciation towards Management and General Administration was included in Management and general overheads, whereas the current cost statement indicates the total depreciation including the depreciation on Management and General assets. That being so, overall costs do not vary. Same pattern has been followed in the future projections also. The figures for the year 1999-2000 vary from those indicated in the earlier cost statement which were provisional ones, whereas in the current cost statement, the same is at the level of actuals. The projected figures for 2000-01 are based on the trend of actuals of 1999-2000 and transfer of General Cargo and Ores (iron ore and up-topping charges) and income to MOHP.
- (xi). With respect to the conditionality about not charging the port dues on barges carrying ores, the Port has stated that it does not charge from the very beginning the barges which bring ore to the Port. A composite charge is being levied on the exporters towards iron ore handling charges, which includes unloading of cargo, stacking in the plots, reclamation on the conveyor belt and loading into the ships. It was thought to recover the charges on the investment of about Rs 2 crores on dredging of the barge channel in the River Zuari from the barges, however, the Board has taken a decision that the amount should be taken from the generality of charges. The Port is also proposing to spend Rs.121 lakhs on Procurement of 8 Nos. FRP Light Buoys, and, it is felt that there can be a charge on the barges, which utilises the services.
- (xii). A concession of 50% in the Port Dues on coastal vessels is allowed only to attract coastal cargo.

- (xiii). The Compensation Tonnage Tax is charged at the rate of 28 ps. per 1,000 kgs. or part thereof on all vessels other than coastal vessels. This has been continuing in the Port and can be merged with the port dues subject to no reduction in the revenue of the port.

6.1. A joint hearing in this case was held on 14 May 2001 in Mormugao. At the joint hearing, the following submissions were made:

#### **Mormugao Port Trust (MOPT)**

- (i). We have got not more than 13% ROCE. Quite often, it is less than that.
- (ii). We will give details of the assets. We have gone by all the verifiable figures.
- (iii). In the income projections, additional income on account of exchange fluctuation @ 3% has not been taken into account.
- (iv). We will soon come up with the proposal for transhippers-operations- surcharge.
- (v). The audit objections pertaining to stock and sundry debtors have been adequately explained. The stock is high because of the MOHP. We have to maintain a high stock level due to the geographic position of the MOPT,
- (vi). The sundry debtors are mainly long pending recoveries taken up in arbitration cases.
- (vii). Iron ore handling is a separate cost centre even now, in our accounts
- (viii). The wage arrears were met out of Reserves.
- (ix). (a). In mid-2002, we will come up with a comprehensive proposal.  
(b). We will not use section 53 of the MPT Act for a back door method of altering the tariff. If necessary, we will propose a regular reduction in tariff.
- (x). The installed capacity of the MOHP is 9.5 MT, whereas, we have done 10.7 MT. This shows our inherent strength and confidence
- (xi). The iron ore exporters have received a price increase of 57 cents per tonne. If the VRCs are increased by 50%, it will amount to 14 cents per tonne, which is only 25% of the price increase they have got
- (xii). Our efficiency has gone up, the traffic has increased, iron ore prices have gone up; and, we have an ISO certificate to prove our quality of performance. Is it wrong for us at this stage to ask for a small increase?
- (xiii). There is a big fall in payment of demurrage under charter party because of our efficient cargo handling.
- (xiv). This increase will not in any way affect the iron ore traffic at the MOPT.
- (xv). Dredging costs are going up, the Zuari river keeps adding siltation. At the request of the GMOEA, we have spread this cost to all cargo, this is our consideration to protect the interests of iron ore.

#### **Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA)**

(The GMOEA made an audiovisual presentation. Hard copies of the slide presentation were given).

- (i). The iron ore trade has survived because of its own internal strengths
- (ii). The ports contribution to promoting the iron ore trade is negligible. The contribution of the transhippers is more significant.

---

---

### **Indian National Shipowners' Association (INSA)**

Please take into consideration the points given in our written submissions

### **Mormugao Ships' Agents Association (MSAA)**

- (i). The water charges are very high and were increased by 100% last time also.
- (ii). If the draft at berth number-9 is increased, full loading at the berth should be possible.
- (iii). If the MOHP does not work, why the vessel at berth number-9 should pay berth hire? The MOPT should stop berth hire in such cases.
- (iv). Please take into account, the other points in our written submissions.

### **Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). We have given a written submission. Please take that into account.
- (ii). As the container vessels do not require deep draughts, we shall not be required to pay the dredging costs.
- (iii). Please circulate the TECSOK report, so that we can fully respond.
- (iv). Container vessels may be exempted from this increase.

6.2. At the joint hearing, written submissions were furnished by the GCCI, MSAA, INSA, CSLA and GMOEA. Salient points of the comments made by them are summarised below.

### **Goa Chamber of Commerce and Industry (GCCI)**

In addition to reiterating their comments made earlier, they have made the following observations:

- (i). The tariff revision proposals are deliberately tabled separately for VRC and CRC so that a huge component of costs viz. finance and administrative charges can be allocated disproportionately to vessel related costs or cargo related costs. In the interest of transparency atleast, the two proposals should be taken up simultaneously for revision
- (ii). In the interest of harmony, commercial peace and price stability in the depressed global economy and keeping in view the last revision of rates have come into effect being less than a year, the next revision for both the CRC and VRC may be taken up for consideration in May 2003. The port will also not be averse to clubbing of the revision since in this proposal, it is seeking revision in respect of MOHP Plot turnover, which is a Cargo Related Charge.
- (iii). The Vessel Related Charges are levied in advance, before any service is rendered by the port and yet the port requires the working capital in this respect and charges a hefty return of 19.5% for capital never employed.

### **Mormugao Ships' Agents Association (MSAA)**

- (i). Shipowners are facing a tough situation of drastically falling freights resulting in lowering of income of their voyage accounts, the reason being the slow down in the US economy and the consequential slow down in the Japan and other Asian economies.
- (ii). The proposed increase, if effected, will make the trade route to Mormugao unviable and force Shipowners to withdraw their ships from this route leading to shortage in supply of the bottom available for carriage of ore. This in turn will lead to spiraling freight which will have an adverse repercussion for both the iron ore trade and the MOPT.

- (iii). There is a serious mis-match between the income generated by the port from handling of iron ore and the other bulk cargo (which constitutes almost 100% of the total cargo handled at the port) and the amount spent on the facilities provided for handling of these cargoes. Presently berths No. 10 & 11 are available for handling general cargo where the facilities earlier provided have now been curtailed by reducing the LOAs/drafts of vessels.
- (iv). Considering the net deficit of about Rs.7 crores and an income of Rs.70 lakhs from Water Supply, the charges have to be increased 10 times. Since, the tariff for supply of fresh water was increased by almost 100% during the last revision of VRCs, the deficit may be arising from supply of water to sources other than shipping alone, which needs to be investigated and no increase is justified under this head.
- (v). The ELT scheme must not be made applicable on the additional lump sum levy of USD 3956.72 charged from the vessels between 50,000 to 1,00,000 tonnes since such charges are not levied on other category vessels.
- (vi). A service tax of 5% has been passed by the Finance Bill 2001 and all port charges will increase by 5%. This will further increase the burden on the Shipowners

#### **Indian National Shipowners' Association (INSA)**

- (i). The nearby minor port of Panaji has handled about 2 MT of iron ore besides certain quantities of coal, coke, etc. The traffic has moved from the MOPT to the Panjim Port apparently due to the considerable differences in the port charges.
- (ii). Any steep hike will discourage the importers and exporters of other general cargo like coal, coke, aluminium, steel products, etc., which the MOPT is trying to encourage and also adversely affect the existing traffic of POL products, Iron ore pellets, fertilisers, etc.
- (iii). The port has also been benefited by about 9% due to fluctuation in foreign exchange rates.
- (iv). The INSA broadly supports the views of GMOEA & GCCI in this connection.

#### **The Container Shipping Lines Association (India) (CSLA)**

- (i). The last revision in September 1998 had taken into account the impact of cost escalation due to wage agreement signed in 1997. Hence, this cannot be an excuse for tariff revision.
- (ii). It has become a trend to propose a high increase and settle down to a small increase. The port first determines the increase and then hire a consultancy firm to work the figures backward. In 1997, against a proposed increase of 56.26%, only an 11% increase was approved by TAMP and still the port services remained profitable. Also in case of consolidated box rate at MOPT, against the proposed rate of Rs 6000/- per TEU as the box rate, the port settled for Rs.1000/- per TEU.
- (iii). The port has got additional berth days due to the increased efficiency at berth No.9 and also the TAMP has in all fairness to the users accepted the change in the basis of charge from 24 hours to 8 hours. It is incorrect on the part of the port to consider these as a loss.
- (iv). The present proposal of the port is to recover also a major expenditure of Rs 22.23 crores spent on capital dredging (till 31.03.2001) to facilitate and attract big bulk cargo ships. Since, the container vessels calling at the port are small feeder vessels requiring draft ranging from 8 meters to 10 meters, this will unnecessarily burden the container vessels.
- (v). The increase proposed by the port will result in the increase in the cost per TEU by approximately US\$ 21 which will guide the trade to shift the container business away from the MOPT.

### **Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA)**

The GMOEA has submitted hard copies of the slides presentation made at the joint hearing. In their presentation, the GMOEA reiterated the points/issues mentioned in their written submission made earlier.

6.3. Subsequently, the GMOEA has forwarded a copy of the letter received from the Nippon Steel Corporation (NSC), Japan, who are the major buyers and co-ordinators for the Japanese Steel Mills. The important points made in the letter of the NSC are as follows.

- (i). The NSC has expressed its concern over the hike and requested to recognise the limitations of the Mormugao Port with regard to the available draft at Berth No.9, seasonality of the port, and loading rate achieved as compared to other sources.
- (ii). The Goan iron ore is not at all competitive in the Japanese market and any increase at this juncture will further depress its competitiveness

7. With reference to the comments made by the MSAA, GCCI and GMOEA, the MOPT has responded with the following arguments.

#### **A. On the comments of Mormugao Ship Agents' Association (MSAA)**

- (i). The phenomenon of business cycle affects all concerned in the industry. During the last few months the position of the shipping industry has improved and freight rates have started rising. The port has to keep the facilities competitive, efficient and in tact from time to time to meet the needs of the users
- (ii). The users have since long been repeating that any increase in the charges will have an adverse affect on both the iron ore trade and the MOPT. The Port and its users have, however, grown together even after effecting need-based revision in rates from time to time
- (iii). The port is spending more and more on dredging and for provision of mooring buoys to provide deeper drafts for efficient handling at berth No.9. Berths No 10 and 11 have also been deepened.
- (iv). The operating income projected for the year 2000-01 incorporates revision of Cargo Related Charges and also the anticipated increase in traffic and is in accordance with the approved budget estimates. The increase in the income is offset by the increased expenditure on account of electric power (from Rs.979.04 lakhs to Rs.1579 lakhs), salary and wages (from Rs.4608.61 lakhs to Rs.6073.06 lakhs), dredging expenditure (from Rs.1010.28 lakhs to Rs.1164.49 lakhs) and sub contract / repair and maintenance - stores (from Rs.755.04 lakhs to Rs.736.11 lakhs).
- (v). As regards the existence of large deficit in the Water Supply activity in spite of almost a 100% increase in the tariff in the last revision, the operating cost under the sub activity water supply to shipping is being bifurcated to allocate the costs and income strictly related to this activity.
- (vi). With respect to the contention of MSAA about the lump sum levy of USD 3956.72 on the vessels ranging between 50,000 to 1,00,000 tonnes, it is to be noted that this rate is a part and parcel of normal berth hire charges leviable.

#### **B. On the comments of Goa Chamber of Commerce & Industry (GCCI)**

- (i). The revision of July 1998 materialised only after a period of 5 years and that too to the extent of 11% as against the proposal of 54.26%, which is far below even the ordinary rate of national inflation over the years. The revision of the rates is need based and is taken up as and when it becomes necessary and falls due. It is in the interest of the port also to table the Vessel Related Charges and Cargo Related Charges revision at a time to do away the misconceptions made by the users about concealing income and inflating expenditure in ports. Efforts are made to undertake the revision simultaneously

Keeping in view the depressed global economy, the revision is proposed at 50% as against the required 72%.

- (ii). The entire exercise on revision of vessel related charges is based on bridging the gap between income and expenditure, recovery of costs and creation of modern infrastructure as per the TAMP's directives. The surpluses generated are ploughed back to create modern infrastructure as there is no budgetary support from Govt. There appears nothing wrong in sharing the gains on account of improved efficiency of the port between the partners in Trade. The revision has become necessary mainly due to rising cost and to maintain the level of efficiency in tact.
- (iii). The cost of water supply includes cost of Water Supply installation, water barges, water charges paid to Govt. and repairs and maintenance of water supply installation / floating craft. The Goa Govt. has a special rate for charging the MOPT for water supplied to it. The Port quarters, Hospital and sewerage plant do consume a lion's share of water supplied by the PWD and the water self generated by the Port. As such, the control on expenditure is not as effective as it should be. An exercise based on the exclusive costs and income related to water supply to shipping, bifurcating it to the shipping and other activities is being undertaken in order that better control can be effected.

C. On the comments of Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA)

- (i). The quality of estimates of income and expenditure has been fairly adequate to suit the purpose and objective for which it is made. The estimates are based on past years' actuals and enhanced/decreased according to the volume of operations. The expenditure like dredging, stores, repairs & maintenance, power, sub-contract works have been unpredictable and any noticeable change in the estimates observed is due to reasons beyond Port's control.
- (ii). The Port has no control over the inflation factor which affects the cost of operations through consumables like stores, fuel, salaries and wages and other expenses.
- (iii). The allegation that the capital employed does not reflect the impact of traffic volume, does not reduce cost of operation and it includes social assets, non-operating and low yielding assets cannot be ruled out. It is not expected that an infrastructure built at huge cost by the Port for port operations will yield a high volume of traffic only because the facilities are built up. The traffic at the port depends upon many factors including world wide recession in iron ore and general cargo trade.
- (iv). The capital employed is worked out based on sound principles adopted at this Port since long years and is subject to alteration on the TAMP's directives.
- (v). The investment plan of the Port is decided considering the needs of the Port and its users for generating better volume of traffic in the Port. The social assets are also required which justifies the interest of the Port employees for their welfare, children's education and other socially related issues.
- (vi). As regards the ROCE, the TAMP's directives are being followed and GMOEA's version with respect to the extent and quantum which the Port should bear are not agreed to.
- (vii). As regards the justification of the revision of VRCs and the infirmities alleged by the GMOEA, the assumptions and principles adopted are not different in this case as were submitted for the earlier revisions.
- (viii). As regards ELT schemes, the Port's comments and its apprehensions have been expressed to the TAMP and the decision of the TAMP in this regard shall be acceptable to the Port.
- (ix). As regards, surcharge on Cargo Handling Charges and plot turn- over, the Port's intentions are clear and unambiguous and the matter is not mixed with the VRC but is raised at an appropriate time.

8.1. The Port has subsequently sent the additional information/clarifications on the issues raised (Ref. Para 5.1. above), which were not furnished by it earlier. The main clarifications furnished by the port are as follows:

- (i). Dual criteria of GRT and DWT was adopted for classification of the vessels in view of the recommendations of the Abraham Committee which gave relief to large size vessels. All port charges including pilotage are levied on a unit measure of GRT only. The lump sum levy was fixed to be charged from the vessels ranging between DWT 50,000 to 1,00,000 to set off the loss on account 25% revision in charges on vessels of sizes 1,60,000 DWT & above.
- (ii). Splitting of Berth Hire charges into Vessel Related Charges and Cargo Related Charges was done, at the instance of the INSA, to segregate the crange element contained therein. There being no cranes provided at General Cargo Berths 10 and 11, the same pattern of charging is continued. The further decision of the TAMP will be acceptable to the port in this regard.
- (iii). Penal Berth Hire charges at 10 times the rate is charged to avoid delays of vessel at berth. The port favours stoppage of Berth Hire Charges within 3 hours from the time of readiness of the vessel to sail.
- (iv). Charge for maximum number of 4 days was levied on vessels loading iron ore at berth No.9 when up-topped in stream to grant them concession in the past. The same may be reviewed and actual no. of days taken for handling may be charged.
- (v). Surcharge on vessels using their own grabs for loading / unloading operations is in addition to Berth Hire; but, it is not on a vessel at a berth. The charge is levied to compensate the port for loading by crane fitted on the vessel itself while in stream.

8.2. On examination of the information / clarification furnished by the MOPT, a number of points were identified which have been either inadequately explained or with reference to which relevant details have not been furnished. Accordingly, further information / elaborations were sought again. Some of the points raised again, in, brief are as below:

- (i). Revised income projections to be made by estimating additional revenue on account of foreign exchange fluctuations by considering an escalation @ 3% and 6% for the years 2001-02 and 2002-03 respectively over the relevant income from foreign-going vessels.
- (ii). Additional income on account of maintaining the disparity at a level of 100:70 between the foreign going vessels and coastal vessels to be reckoned with in the revenue estimates.
- (iii). Estimation of income of port dues is to be made with reference to Section 50B of the MPT Act.
- (iv). The MOPT is to propose revised rates of Port Dues by merging the compensation tonnage tax.

8.3 In response, the MOPT has furnished the following replies:

- (i) All the existing assets have been identified based on the physical verification by the committee constituted for this purpose; and, the accounting entry consequent to the identification of the assets will be effected in 2001-02.

The physical verification of stock being voluminous and time consuming is under process and is expected to be completed by the year end; hence, the working capital is not adjusted.

- (ii) The cost statements on MOHP submitted at the time of CRC revision were based on actuals for 1998-99 and RE & BE for 1999-2000 and 2000-01 respectively; where as, the statements furnished at the time of the VRC revision are based on the actuals for 1999-2000 and RE & BE for 2000-01 and 2001-02 respectively.



FMI/FME are apportioned on the basis of operating income and direct cost. The reason for variation being the estimates considered and the actuals for 1999-2000

- (iii) The suggestion to consider an escalation of 3-6% is ridden with the following discrepancies:
  - (a). The exchange rate is over fluctuating on account of micro-macro economics of trade, over which the Ports have no control
  - (b). The gain or loss on this account is already borne by the parties concerned, with the adoption of the rate on the date of call of the vessels.
  - (c). Prescription of escalation at 3.5% on prospective fluctuation in exchange rate will only be disadvantageous to the Port(s), and is not called for.

It is requested to reconsider the directions for escalating 3% - 6% revenue in the VRC as incorporated in the cost statement furnished.

- (iv). To maintain disparity in tariffs between foreign-going vessels and coastal vessels at the level of 100:70, the option will be to raise the tariff applicable to coastal vessels by 55% without any specific reason. The total income has been bifurcated in the ratio of coastal and non-coastal vessels for the year 2000-01 and the same ratio has been adopted for future years. The cost statement prepared have considered this notional income at 55%.
- (v). The TAMP's order dated 15.5.2001 on levy of Port Dues under Section 50B of Major Port Trusts Act, 1963 is being implemented effective from 5.4.2000 and incorporated in the revised Cost Statements.
- (vi). Compensation Tonnage Tax (CTT) is applicable to iron ore vessels only and is levied on quantum of iron ore cargo carried by the vessels, whereas port dues are levied on GRT of the vessels. Since, a straight merger of CTT in the Port Dues does not appear feasible as the Port Dues are applied on all vessels alike both on ore and non-ore vessels, the best solution is to merge it by changing its nomenclature with the wharfage, the rates for which already exist separately and the incidence of charge has a close nexus to the cargo related charge

8.4. A meeting was held at the official level with the MOPT on 10 July 2001 and 11 July 2001 to discuss various points relevant to its proposal. Based on a detailed discussion, the MOPT has submitted a revised cost statement. The main changes made by the MOPT in the cost statement are as follows:

- (i). The port has sent the revised traffic figure for the year 2002-03 as per the five year plan (The income projections are, however, not revised accordingly.)
- (ii). Additional income due to foreign exchange fluctuation at 3% and 6% for the year 2001-02 and 2002-03 respectively.
- (iii). The port dues are reduced by Rs 1 crore in the year 2000-01 as per the actuals and the figures of port dues for the year 2001-02 and 2002-03 are proportionately reduced by Rs 1.12 crores. This is due to bring in the effect of reduction in the Port Dues realisable as per Section 50 B of the MPT Act.
- (iv). The CHLD income and expenditure (including FMI) are added in the operating income
- (v). The net block figures have been moderated for the year 2001-02 and 2002-03.

8.5. The MOPT has also sent a fax on 24 July 2001 giving reconciliation of operating costs as stated in the cost statements with the financial statements

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges.

- (i). The MOPT has formulated this proposal with the objective of increasing return on capital employed which has declined due to spiralling operational costs. The Port has also mentioned that it will not earn the maximum permissible return on capital employed even after revision of the rates as proposed by it. The Port has also added that the revision is primarily required in order to offset the losses due to the ELT Scheme and change introduced by this Authority in the unit of charging berth hire. The 'loss' referred to by the MOPT is a notional one with reference to the revenue it would have earned but for the changes introduced by this Authority. The irrelevance of the statement of the MOPT about the losses has been promptly pointed out by the users mainly the GCCI and the GMOEA. It is relevant here to refer to the observations of the GMOEA that the loss projected by the Port on account of change over of the berth hire unit only shows the extent of additional payment the users had to make earlier for services / facilities not availed.
- (ii). The last revision of Vessel Related Charges of the MOPT was in July 1998. Considering the normal tariff validity cycle of 2-years allowed by this Authority, these rates should have been reviewed/ revised in July 2000 itself. The proposal under consideration now is, therefore, not for an out-of-turn revision but an already overdue one. The GCCI's observations in this regard are not correct. It has mixed up the revised ELT Scheme introduced with effect from October 2000 and the general revision of Vessel Related Charges. Refinement of the ELT Scheme made in October 2000 cannot be regarded as a review / revision of Vessel Related Charges.
- (iii). Most of the users have questioned the quality of estimates prepared by the MOPT and the variations between its estimates in the past vis-à-vis the actuals. The Port's explanation about the estimates being variant because of differences in the timing of drawing up these estimates cannot be said to be acceptable. It is to be admitted that the cost statements furnished now by the MOPT vary from those considered at the time of revision of the Cargo Related Charges in June 2000. A cross-check with the estimates considered at the time of revision of the Vessel Related Charges in July 1998, however, reveals that there is no undue advantage accrued to the Port on account of the variation in estimates. Since the instant proposal is for revision of Vessel Related Charges, the effect of estimation errors with reference to Cargo Related activity considered in June 2000 is not adjusted. For the purpose of this analysis, the overall cost position of the Port has been considered, relying on the projections furnished now by the MOPT with some modifications, wherever necessary. If this approach is seen to have given any undue advantage to the Port, at the time of the next general review / revision of tariffs, it will be set off against future accruals.
- (iv). It is again to be admitted that variation in estimates prepared by the Port at the time of different tariff revision proposals is mainly due to the approach adopted by the Port in formulating proposals on a piecemeal basis. Also, as pointed out by the GMOEA and other users, piecemeal proposals for revision of tariffs make allocation of costs confusing. It is to be recognised that proposals for comprehensive revision of Scale of Rates do give an opportunity to assess the total impact of the revision at one go and also foreclose opportunities for overlaps in allocation of costs. The MOPT has already been advised by this Authority in its Order relating to revision of the Cargo Related Charges to formulate comprehensive proposals in future.

Since the Port has not followed the advice rendered, it may be appropriate to reduce the normal tariff validity period prescribed so that such corrective actions can be taken by the Port at least before the next review / revision, this Authority does not like to resort to the extreme step of returning this proposal to the Port for formulating a comprehensive proposal. The last revision of Cargo Related Charges was effected in June 2000 with the usual tariff validity period of two years. The revised railway charges and the charges for deployment of cargo handling workers at the MOPT approved by this Authority recently were also ordered to be co-terminus with the validity of the Cargo Related Charges. That being so, it is logical to prescribe the validity of the revised Vessel Related Charges under consideration now also to be co-terminus with the validity of the

Cargo Related Charges so that a coordinated view of all the tariffs at the MOPT will be available at least the next time.

- (v). The Port had not initially submitted the cost statement for the Port as a whole. This was, however, received later. Initially, the Port had not projected any increase in traffic for 2002-03. The estimate for traffic 2002-03 was kept at the level of 2001-02. Even the traffic for 2001-02 shows only a marginal increase over that for 2000-01. Subsequently, the Port has projected a traffic of 233.35 lakh tonnes for 2002-03. The Port has, however, not revised the estimated income for the year 2002-03 corresponding to the revised traffic projection.
- (vi). The existing Scale of Rates of the MOPT prescribes levy of port dues and pilotage for coastal vessels @ 50% of the notified rupee rate for these components. This concession makes the rates for coastal vessels far less than those for foreign-going vessels. As per the policy of the Government, vessel related charges for coastal vessels are prescribed at 70% of the charges for foreign-going vessels. Further, coastal-vessel-rates are prescribed in rupee terms whereas foreign-going-vessels-rates are denominated in US \$ terms. This Authority has already decided in cases relating to other major ports that the disparity which widens due to depreciation of the Indian rupee vis-à-vis the US\$ since the last revision is to be restored to the level of 30% at the time of tariff revision. Even if there is no revision of rates for foreign-going vessels, the rates for coastal vessels need to be restated to restore the disparity to the accepted level. This means an additional income to the Port even without revision of the existing Vessel Related Charges on foreign-going vessels. The MOPT initially did not consider this additional income in the cost statements. On being pointed out, the Port has subsequently estimated the additional income at Rs. 201.37 lakhs for each of the year 2001-02 and 2002-03. This additional income has accordingly been included in the respective cost statements to arrive at the final surplus / deficit position.
- (vii). The Port had not considered additional vessel related income that would accrue on account of fluctuations in the foreign-exchange rate during 2001-02 and 2002-03. As was done in the case of other major ports, additional income on this account as subsequently estimated by the Port at 3% and 6% of the vessel related income from foreign-going vessels for the year 2001-02 and 2002-03 respectively is included in the cost statement.
- (viii). This Authority had already passed an Order prescribing levy of port dues under Section 50 A and 50 B of the MPT Act for common adoption by all the major ports. The MOPT's request to review that Order has also already been disposed of. It is to be recognised that the concessions in port dues envisaged under Section 50 A and 50 B are statutory in nature and the Port cannot ignore the effect of it while levying port dues and, consequently, in its revenue estimation. The MOPT earlier maintained that it had not implemented the Order of this Authority. Subsequently, the Port has informed that the Order is being implemented and revised the estimated income considering the effect of concession in port dues admissible under Section 50 A and 50 B of the MPT Act. The revised projection given by the Port in this regard has been considered in this analysis.
- (ix). The erstwhile Mormugao Dock Labour Board (MDLB) merged with the MOPT in 1998, and, since then the charges relating to deployment of cargo handling workers are being collected by the MOPT. In the event, the Cargo Handling Labour Department (CHLD) is to be seen as an integral part of the MOPT. While arriving at the rates for deployment of cargo handling workers, the Port has considered apportionment of its management and general overheads to this activity. In its estimates in this proposal, the MOPT has not considered the income and expenditure relating to the CHLD. The net financial position of the CHLD shows a surplus. Since this activity is incidental to cargo handling, it is reasonable to consider the financial position of the CHLD under the cargo handling activity. The consolidated cost statements for the Port are modified accordingly. Incidentally, it is relevant here to mention that the financial position of the Registered Cargo Handling Workers Wing at the New Mangalore Port Trust (NMPT), which is akin to the CHLD at the MOPT, has been considered under the cargo handling activity of the Port in the case relating to general revision of the NMPT Scale of Rates.

- (x). This Authority has revised the local haulage charges and other miscellaneous charges falling under the railway activity of the MOPT in June 2001. The cost statement for the railway activity submitted now by the Port widely varies from the one which was considered by this Authority while deciding the case mentioned above. Since the revision of railway tariffs has been allowed based on the cost statement considered in June 2001, it is retained for the purpose of this analysis also. It is noteworthy that in the case relating to revision of railway charges, this Authority allowed only 75% of the capital employed for the years 2001-02 and 2002-03 for stated reasons. In the instant proposal, the Port has, however, considered ROCE on the entire capital employed apart from revising the base figure of Capital Employed relating to the Railway activity. That being so, the excess of ROCE considered is deducted with reference to the ROCE allowed in the June 2001 Order about revision of railway tariffs.
- (xi). In its Order relating to revision of Cargo Related Charges at the MOPT passed in June 2000, this Authority found that it would be logical to consider the income from annual licence fee for the land allotted to the ABG Ltd. under the BOOT scheme and the licence fee on waterfront and foreshore land leased to M/s. Western India Shipyards Ltd. for operating a dry dock facility under the Port and Dock activity. With this observation, the income considered by the Port under the 'estate rentals' head was excluded. Since the instant proposal is for Vessel Related Charges, the income from these two sources is considered under the cost statement for Port and Dock facilities. It is to be clarified that the inclusion of this income is only for the purpose of determining the overall surplus / deficit position. Since the licence fees for the lands in question are not proposed for revision, care has been taken to arrive at the percentage of cost deficit based only on the operating income under the activity which excludes the income from licence fee on lands leased.
- (xii). The net block forming part of the capital employed as reported initially showed an increase from Rs. 136.77 crores as on 31.3.1999 to Rs. 286.54 crores as on 31.3.2003. It can reasonably be expected that the addition to the net block of assets of any organisation must result in additional income or reduction in operating cost. No such effect of the addition of capital assets is, however, noticed in the case of MOPT. The list of assets to be completed and commissioned during each year furnished by the Port earlier included capital works-in-progress also. On being pointed out, the Port has now modified the net block projections and estimated the figure at Rs. 191.22 crores as on 31 March 2003. The Port has, however, not revised the figures for Depreciation based on the modified net block of assets. This modification has been carried out by us. Accordingly, the modified net block of assets and depreciation are considered in this analysis.
- (xiii). The Audit report for the year 1999-2000 indicates that a number of assets included in the net block are not in existence. On being asked to explain, the MOPT has informed that a committee of port officers constituted for the purpose of physical verification of assets had finalised its report giving the details of the assets to be deleted from the net block. The Port has also indicated that the value of assets partly depreciated and proposed deletion works out to Rs. 118.54 lakhs. The Port has not deleted these assets from the net block estimations given by it in the various cost statements. It has mentioned that the deletion of these assets will be effected in its book of accounts during the year 2001-02. Since these assets cannot be allowed to earn any return, the (excess) return on these assets considered in the calculations has been deducted.
- (xiv). (a.). The Port has estimated a very high working capital forming part of the capital employed. The high working capital is on account of a very high balance of stock in hand of Rs. 30.23 crores as on 31.3.2000. The Audit Report for the year 1999-2000 indicates a difference of Rs.706.37 lakhs between the stores ledger and the general ledger. Further, it has been reported that stores worth Rs. 990.32 lakhs have not moved for the last three years. The average consumption of stores during the past three years from 1997-98 to 1999-2000 is about Rs. 11.00 crores, which can be considered as a reasonable limit for inventory. Even though holding an inventory of one year's consumption seems too high, it is accepted in the case of the MOPT for the purpose of this analysis considering the ageing MOHP it has to maintain alongwith 'insurance spares'.

therefor. The inventory considered in excess of the average consumption of the past three years is excluded from the computation of working capital.

- (b). Another item contributing to the high working capital is sundry debtors, which includes a sum of Rs. 4.83 crores under litigation for a long time. The Port has mentioned that adjustment of this amount at this stage may not be possible unless the matter is settled. While recognising the time involved in settling cases under litigation, it is to be accepted that if a return on such disputed amount is allowed, it will act as a disincentive to pursue the recovery vigorously. Further, the working capital position gets artificially hiked up without reflecting the correct position because of inclusion of such amounts. There is no apparent reason for us to presume that the litigation will not be settled by 2002-03. The users cannot be expected to pay for such amounts under litigation. That being so, a sum of Rs. 4.83 crores relating to long pending litigation is excluded from the computation of the working capital

The working capital computed subject to the modifications mentioned above works out to a negative figure. This calculation has also been verified by the MOPT subsequently. For the purpose of this analysis, the working capital is, however, considered as 'nil'

- (xv) The GMOEA has again raised the issue about allowing return on capital employed in relation to social / unproductive assets. It has also suggested reduction in the rate of return allowed citing various reasons. The objections raised by the GMOEA are a repetition of its arguments in the case relating to revision of Cargo Related Charges of the MOPT. Even on these specific points, the GMOEA had requested this Authority to review its Order relating to revision of Cargo Related Charges at the MOPT. These issues have already been considered by this Authority in the respective cases and disposed of. That being so, there is no need to rake up these issues again.

This Authority has adopted the cost-plus system of tariff determination considering the practical difficulties encountered by the Port in adopting any other performance related pricing methods. For the purpose of determining the return on capital employed, the system followed earlier was adopted with minor modifications with reference to the rate of return. This Authority has already recognised the need to review the existing system of allowing return on capital employed. Recently, a different methodology for working out return on investment on BOT projects in major ports has been prescribed. It has also been decided that the ROCE allowed in case of the Major Port Trusts will be reviewed shortly. Not only the issue of non-operative / social assets are relevant in this context but also the matter regarding monitoring of withdrawal of funds from the two mandatory reserves for which contributions @ 3% each is allowed through tariffs

- (xvi) Before this Authority effects any change in the method of allowing ROCE in the cases of Major Ports, it will follow the consultation process adopted by it. When the matter is decided finally for common adoption by all the Major Port Trusts, it will become applicable to the MOPT also. Till such time, the existing system of allowing ROCE will have to continue. That being so, this analysis is made based on the method followed in the case of other Major Port Trusts for allowing ROCE
- (xvii) The GCCI has observed that the Port must not embark on any capital expenditure without direct consultation with the trade. This suggestion is worthy of consideration by the Port since it will give the Port an opportunity to assess the market demand for the proposed facility. The Port's argument that the traffic will not materialise just because it has created facilities is acceptable. But, the Port must realise that it cannot pass on the cost of such under-utilisation on the existing users. Only when the anticipated traffic (and, therefore, the income) materialise, a port can expect the maximum permissible return on the capital employed in that project. Till such time it has to be content with a return reduced to the extent of capacity not utilised. This principle has been applied in the case of some of the private terminals and Major Port Trusts including MOPT itself in its case relating to revision of railway charges. It is to be admitted that while such capacity linking is possible in case of individual new projects / Terminals, it is not easily assessable in case of the Port as a whole considering the old investments made. The

inadequacy of professional staff support available to this Authority is also to be recognised as a serious constraint in our ability to critically analyse all the finer issues of Port's financials and investment decisions

- (xviii). Double-counting of interest on loans considered once in the expenditure to arrive at the net surplus and again as a part of the return on capital employed is eliminated.
- (xix). Apart from the unyielding capital investments, this Authority is disturbed to note a steep increase of about 52% in the Management and General Administration Overheads during the period 1998-99 to 2002-03. The movement of other operating costs for the corresponding period is about 31% only. This clearly indicates an increasing indulgence in expenditure not directly related to operations and, perhaps, adding irrelevancies which are avoidable. Since the figures for 2001-02 and 2002-03 are only estimates, there is still time for the MOPT to have a relook at such proposed expenditure and take mid-term corrective measures of cost control and cost reduction.
- (xx). Subject to the analysis given above, the cost statements for the Port as a whole and the vessel related activities are modified. The modified cost statements are attached as **Annex-I (a)** and **I (b)** respectively.
- (xxi). The statement for the entire Port shows a net shortfall of Rs. 339.73 lakhs for the year 2001-02 and Rs. 1692.86 lakhs for the year 2002-03. The consolidated cost statement for the vessel related activities shows a deficit of Rs. 2448.08 lakhs and Rs. 2590.64 lakhs for the corresponding periods.

A summary of the cost position reported by the MOPT and disclosed by the modified cost statements is given below:

Activity	Cost statement furnished by the MOPT			Modified Cost Statement		
	2001-02	2002-03	Average	2001-02	2002-03	Average
(a). Consolidated vessel related activity [surplus (+)/deficit (-) as a percentage of operating income]	(-) 89.03	(-) 106.54	(-) 97.79	(-) 60.59	(-) 62.40	(-) 61.50
(b). Port as a whole [surplus (+) / deficit (-) as a percentage of total income]	(-) 21.18	(-) 34.85	(-) 28.02	(-) 1.98	(-) 9.73	(-) 5.85
(c). Port as a whole [surplus (+) / deficit (-) as a percentage of operating income relating to vessel related activities]	(-) 81.59	(-) 134.24	(-) 107.92	(-) 8.41	(-) 40.78	(-) 24.59

The cost deficit positions disclosed by the cost statement for the Port as a whole and for the vessel related activities clearly indicate the incidence of cross-subsidisation from cargo to vessel related activity. The Port was asked to prepare a separate cost statement for iron ore handling activity as a whole instead of only for the MOHP. Since this has not been done, it is not clear whether iron ore cargo is subsidising the iron ore vessel.

Even though the result disclosed by the cost statements for the vessel related activity may justify an increase of 50% in the Vessel Related Charges proposed by the Port, it is relevant to peg the continuance of cross-subsidisation at the existing level. If the Vessel Related Charges are to be revised upward as proposed by the MOPT, the Cargo Related Charges need to be reduced suitably so that overall the Port does not earn a return more than the maximum permissible level. Since the Port as a whole shows an

average deficit of 5.85% of the total income which translates into an average deficit of 24.59% of the vessel related income under consideration for revision, it is adequate to consider an upward revision of Vessel Related Charges by 24.59% to ensure that the Port as a whole earns only the permissible return on the capital employed.

- (xxii). Notwithstanding the position explained above, it is relevant here to consider the tariff validity period to be allowed in case of the charges to be revised now. As has already been mentioned, it will be logical to coincide the validity of the revised Vessel Related Charges with the Cargo Related Charges already revised in June 2000 so that a comprehensive review of the entire Port tariffs can be made next time. In this backdrop, it is necessary to re-examine the necessity to allow upward revision of 24.59% in the Vessel Related Charges. The main contributor to the average deficit of 24.59% is the deficit for the year 2002-03. Since the revised tariff is going to be valid only for a period of three months during the year 2002-03, it will not be appropriate to decide the percentage of increase in Vessel Related Charges considering a simple average of deficits for the years 2001-02 and 2002-03. If a weighted average is considered, the deficit will be about 18.12%. Even so, considering the facts that the income projection on account of increased traffic has not been made by the MOPT and the assets created are not fully generating the anticipated revenue, it will be reasonable to consider an upward revision of the Vessel Related Charges only to the extent of 15%.
- (xxiii). The different vessel related sub-activities show different levels of shortfall. Considering the commonality of all the Vessel Related Charges to the users, the existing Vessel Related Charges are uniformly increased by 15%. This approach is inevitable in the light of the decision to allow upward revision based on the cost position for the Port as a whole taking into account the existing level of cross-subsidisation between the activities. It is to be pointed out that the Port has been allocating dredging expenses to Port Services and Berth Hire in the ratio 1 : 2. It will be more appropriate if the allocation of expenditure is made on the basis of the quantum of silt dredged or number of days of dredging carried out at the respective areas.
- (xxiv). The activity of supply of water to shipping shows a huge deficit. As admitted by the Port, the cost statements have not been prepared by it considering only the expenditure incurred in supplying water to shipping. It also includes expenditure on water consumed by the Port for its internal purposes. The Port has mentioned that it will segregate its accounts in future to reflect the correct cost position of supplying water for shipping. In any case, the rates for supply of water are not proposed now to be increased in proportion to the deficit disclosed by the cost statement relating to this activity. Even if the expenditure of water consumed by the Port for its own purposes is segregated, the cost of such consumption will be borne by all activities by way of distribution of management and general overhead.

While bifurcating the cost of water supply between shipping and internal consumption, it is advisable for the Port to include the cost of basic infrastructure for supply of water to shipping at the berth in the supply-activity berth hire. If this is done, only the variable cost of supplying water needs to be realised as water supply charges. The MOPT is advised to refine the cost statement accordingly at the time of the next general revision of Scale of Rates.

- (xxv). The MOPT levies a surcharge on plots allotted for stacking of iron ore. A rebate over this surcharge is allowed based on achieving annual turnover in the range of 7.25 - 8 times of the plot capacity. The MOPT has now proposed to revise the datum for allowing rebate to 9.25 - 10 times of the plot capacity in the light of the increased capacity available at its MOHP. It is noteworthy that the plot rentals are paid by cargo interests. As correctly pointed out by the GMOEA, there is no justification for mixing up this Cargo Related Charge with the proposal for revision of Vessel Related Charges. That being so, the proposal of the MOPT in this regard is not considered for approval now. The Port is advised to review the entire position and come up with an appropriate proposal in this regard at the time of the next comprehensive revision of tariffs.
- (xxvi). The ELT Scheme, which was last revised in September 2000, is under review based on an application made to this effect by the MOPT. Income from the ELT Scheme is

considered under vessel related activity. This has essentially to be so since the expenses incurred to achieve improvements in performance have already been taken under the MOHP activity at the time of revision of Cargo Related Charges in June 2000. The MOPT has already been advised to maintain a separate account for income earned from the ELT Scheme and all incremental expenditure incurred to improve productivity so that a clear picture of the net impact on the port as a result of productivity improvements emerges. Only if this is done, the issue about whether the ELT income and expenditure shall be excluded for deciding normal revision of tariffs can be considered. In order to take an objective decision in this regard, the MOPT is advised once again to maintain a separate account relating to the ELT Scheme; prepare a separate consolidated cost statement for iron ore handling; and, submit them alongwith its proposals for next general revision of its Scale of Rates.

In the context of operation of the ELT Scheme, the point raised by the MSAA about vessels paying berth hire even when the MOHP is not operational does not appear very relevant. If the vessel's stay at the berth is longer than the cut-off limit prescribed under the ELT Scheme, the Scheme provides for rebate in normal berth hire charges. Also, in the averaging that has been done to compute the cut-off limits, such eventualities have been fully reckoned with.

- (xxvii). The existing schedule of berth hire charges for those berths where wharf cranes are provided, categorises the charges into two components, viz. Vessel related berth hire and cargo related berth hire. This segregation is apparently to identify the crantage element. In the light of rationalisation and simplification of rate carried out, it is not necessary to indicate the break-up of berth hire charges. This approach has been adopted by us in the case relating to a representation filed by the Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association about the composite berth hire charges levied at the Mumbai Port Trust. It is, however, necessary to stress that the berth hire charges leviable shall be commensurate with the services / facilities available at the respective berths; they cannot be a common rate applicable to all berths with reference to a rate arrived at in relation to a berth with best possible facilities.
- (xxviii). This Authority has already passed a common adoption order applicable to all major ports prescribing a time limit of four hours after the time of vessel signalling readiness to sail beyond which berth hire shall not apply. This prescription is not included in the draft revised Scale of Rates forwarded by the MOPT. The MOPT has mentioned that it is ready to accept a time limit of three hours in this regard. Since the time limit of four hours prescribed by this Authority is applicable commonly to all major ports, deviation from that only in respect of the MOPT is not necessary. The existing Scale of Rates of the MOPT also prescribes a condition that a penal berth hire at 10 times the normal rate will be levied if a vessel does not vacate the berth within three hours after the expiry of notice given by the Port to vacate the berth. Although the levy of penal berth hire after a stipulated time limit is reasonable for an optimum utilisation of berths, the quantum of such penalty appears very high. Since the incidence of overstay of vessels at the MOPT and the reasons therefor are not readily available to us, reduction in penal berth hire charges is not proposed to be made. Significantly, none of the user organisations have expressed their objection towards the existing penal berth hire charges. This issue will, however, be required to be addressed specifically by the MOPT at the time of its next general revision of tariffs.
- (xxix). The Port levies berth hire charges on GRT basis by classifying the vessels into various groups with reference to their GRT / DWT. In addition, the Port levies a lump sum charge on all iron ore vessels falling under the category of 50,000 to 100,000 DWT. The Port has explained that the lump sum charge for iron ore vessel was introduced in 1990 in consultation with the Japanese Steel Mills Mission and with the approval of the Government. Since the Japan Steel Mills agreed to a revision in charges by US\$ 3500 on larger vessels, the Port had introduced a lump sum charge of the same quantum in the berth hire charges without altering the individual vessel related charges. This lump sum charge introduced in the berth hire continues even now. When pointed out, the Port agreed to work out revised GRT based berth hire charges by including the effect of the lump sum charge on iron ore vessels. The Port has not so far given any such revised working. The suggestion made by us is only towards rationalisation of the existing tariff



arrangement. In effect, from the users' point of view it will not have any financial implication. That being so, the existing system of levying an additional lump sum berth hire charge on iron ore vessels is allowed to continue till the next general revision of tariffs. In view of the position explained, the objection of the MSAA about reckoning with this lump sum berth hire for allowing premium / rebate under the ELT Scheme appears misplaced. Since the lump sum charge is in the nature of berth hire, calculation of premium / rebate under the ELT Scheme will include it also.

- (xxx). The existing Scale of Rates provides for a levy of 75% of the applicable berth hire charges on vessels banked on offside of another vessel at berth. In case of most of the other major ports, for such double banking berth hire is levied only at 50% of the applicable rate. That being so, the Scale of Rates of the MOPT are amended to indicate a levy of only 50% of the berth hire charges on vessels double banked.
- (xxxi). Like other major ports, the MOPT has also a system of priority / ousting priority berthing of vessels for an additional charge. This system is in vogue with reference to a Government instruction on this subject. In the case of general revision of Scale of Rates of some other major ports, this Authority observed that in the context of limited availability of berthing facilities at present, there would always be any a number of vessels ready to pay additional charges; and, this would scope for exploitation of (discretionary) powers. Since a final view on this issues has not yet been taken by this Authority, as was done in the case of other major ports, it does not approve or disapprove the berth reservation / priority berthing arrangement at the MOPT. The MOPT can continue to levy a charge as hithertofore till a final view is taken for common adoption by all the major ports
- (xxxii). The existing Scale of Rates of the MOPT prescribes levy of anchorage fee for a maximum period of four days only on vessels loading iron ore at berth no. 9 when up-topped in stream. The reasons for limiting the anchorage fee only to a maximum of four days are not discernible. Anchorage fee needs to be levied on the basis of actual occupation of an anchorage. The Scale of Rates of the MOPT are amended to delete the stipulation about the maximum period of four days for levy of anchorage fee.
- (xxxiii). The existing Scale of Rates of the MOPT prescribes a 50% reduction in port dues for coastal vessels over the notified coastal vessel rates. The Port has explained that this concession is extended to encourage coastal traffic. As per the policy decision of the Government, only a 30% concession over the foreign-going vessel rate is to be extended to coastal vessels. There appears no justification for deviating from the policy decision already taken which is commonly adopted by all the major ports. The Port has also proposed to levy a concessional port due @ 70% of the applicable rates for RORO / Container / LASH vessels and in some other cases. This concession is proposed to be extended only to foreign-going vessels. If the concession is for commercial reasons, then it shall be applicable to both foreign-going and coastal vessels. That being so, the concession proposed by the MOPT is allowed with a modification that it will be applicable to both foreign-going and coastal vessels.
- (xxxiv). The existing Scale of Rates of the MOPT provides for levy of a Compensation Tonnage Tax from the iron ore vessels based on the quantity of iron ore shipped. It is to be recognised in this context that a tariff levied by a Port is a 'fee' for services rendered and not a 'tax'. If it is a tax, it cannot be a part of the Scale of Rates of a Port Trust. The Compensation Tonnage Tax in the instant case is in the form of a levy, although the name describes it as a tax. The name of this levy is changed to a 'special rate' till such time it is merged with other charges. As a matter of fact, this levy is in the nature of a Cargo Related Charge but levied from ship owners / agents. In the case of other iron ore handling ports like the CHPT and the VPT, such charge is / was in existence and named as 'special quay dues'. The CHPT has already been advised to merge this due with berth hire; and, in the case of VPT this merger has already been done. The MOPT was also advised when its proposal was under preliminary scrutiny to merge this charge with berth hire. The Port has, however, indicated that this charge will be merged with the wharfage on cargo at the time of the next revision. Since this charge has for so long been paid by vessels, there is no apparent justification for shifting the burden to cargo interests. As has been done in the cases of CHPT and VPT, the MOPT is also advised

to merge this charge with berth hire for iron ore vessels at the time of the next general revision of its Scale of Rates.

- (xxxv). The barges bringing iron ore for shipment are presently exempted from payment of port dues. These barges enter into the port limits and use the facilities. Even though the cost of the facilities used by the barges is seen to be borne by the vessels loading iron ore, it will be a good and transparent practice to charge the actual users instead of resorting to indirect charging. The Port is advised to come up with a suitable proposal for levying port dues on barges carrying iron ore at the time of the next general revision of its Scale of Rates.
- (xxxvi). Generally, pilotage fee includes the services of inward and outward pilotage and one act of shifting. Contrary to this accepted position, the existing Scale of Rates of the Port allows two operations of shifting free of charge i.e. taken as included in the pilotage fee. The Scale of Rates of the CPT, VPT and NMPT have already been amended to include the accepted definition of pilotage. That being so, the Scale of Rates of the MOPT is amended to specifically provide for levy of shifting charges for additional shifting in excess of the one shifting included in the pilotage fee.
- (xxxvii). The existing Scale of Rates provides for levy of additional surcharge on vessels using their own grabs for loading and unloading operations. The rate prescribed is on a unit of GRT per day. This surcharge is in addition to the normal anchorage charges. The Port has also explained that these charges are not for the vessels at berth but only to compensate the port's revenue for loading / unloading at stream. The Port levies anchorage fees on vessels and a wharfage equivalent to the 60% of the notified rate on cargo other than ore and pellets handled in stream. This is a practice commonly adopted by all ports. Although no services are provided, ports do levy a charge for use of its area for cargo operations. At the anchorage, vessels need to essentially use their own gears for cargo operations, unless the Port provides floating crane. Even if the Port provides floating crane for such operation, charges for such facility are levied separately. That being so, levying an additional charge on vessels at stream loading / unloading with their cranes appears unreasonable. Again, in this case also, the users have not raised any objection. Nevertheless, this provision is deleted from the Scale of Rates since no apparent logic for continuance of the additional charge is explained.
- (xxxviii). The Port allows a rebate of 25% on Vessel Related Charges on vessels of size 1,60,000 DWT and above. So far, the Board of Trustees of MOPT has been granting this remission. When pointed out at the time of last revision of Cargo Related Charges that such a long standing remission might not be continued to be allowed forever but should be included in the Scale of Rates, the MOPT requested to include the rebate scheme in the Scale of Rates. Since the concession was allowed by the Board upto 31 Dec. 2000

subject to further review, a provision in the Scale of Rates was introduced accordingly. Since no further proposal for continuance of this concession has been received from the MOPT after a review, it is presumed that the concession is not proposed to be maintained anymore. That being so, the relevant entry in the Scale of Rates is deleted as being redundant.

(xxxix). Iron ore loading is also done at midstream with the help of transhippers. It is to be recognised that the transhippers operate in the port limits with due approval of the Port Trust / the Govt. of India. The transhippers charge the iron ore exporters for services rendered in midstream topping up / primary loading of iron ore vessels. These charges for transshipment operation levied by the transhipper owners are not regulated. While examining the transhippers operation as a part of the proposal for revision of cargo handling charges in June 2000, this Authority found that the transhipper vessel operations would come under the purview of the Section 42 of the MPT Act. The issue of regulation of these charges was, however, left at that time to be examined subsequently. The Port, which has authorised such services, should have come up with a proposal to fix ceiling rates for such operations. Since the Port has not done this so far, the MOPT is advised to examine this aspect and submit appropriate proposals within six months.

(xxxx). While revising the Scale of Rates, various tariff orders passed by this Authority for common adoption by all the major ports as well as the orders passed with specific reference to the MOPT have been included at appropriate places. Likewise, formulations already approved by this Authority in respect of the other major ports' Scale of Rates are followed, wherever required.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves an increase of 15% over the existing Vessel Related Charges; and, prescribes the validity of the revised charges to be co-terminus with the validity of cargo related charges approved vide its Order dated 2 June 2000. Scale of Rates of the MOPT relating to Vessel Related Charges is accordingly revised and the revised Scale of Rates in this regard is attached as **Annex-II**. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

[No. TAMP/24/2001-MOPT]

S. SATHYAM, Chairman

## Annex-I (a)

**Consolidated Cost Statement for the Port as a whole**

	1998-99	1999-2000	2000-2001	(Rs. in Lakhs)	
				Without Change	
				2001-02	2002-03
<b>I) Operating Income</b>					
i) MOHP	5156.00	5193.85	7028.90	7213.90	7213.90
ii) General Cargo & Ores	1340.81	1463.64	931.67	967.35	967.35
iii) Warehousing	18.42	24.98	70.00	75.00	75.00
iv) POL	813.22	863.71	951.00	996.00	996.00
v) Berthing, Mooring & Cranage	1357.53	1440.54	1955.16	2085.11	2085.11
vi) Pilotage & Towage	1054.90	1130.57	1236.11	1270.11	1270.11
vii) Port Services	514.86	540.05	574.63	639.70	639.70
viii) Water Supply to Shipping	50.40	64.23	70.75	73.16	73.16
ix) Railway Workings	180.70	388.53	452.00	741.60	823.20
x) Estate Rentals	567.07	965.56	933.33	879.83	879.83
xi) CHLD (Incl. FMI)	1379.44	1745.42	2107.70	1944.02	1944.02
xii) Additional income due to restatement of coastal vessel rates				201.37	201.37
xiii) Additional income due to exchange rate fluctuations				111.05	222.12
<b>Total (I)</b>	<b>12433.35</b>	<b>13821.08</b>	<b>16311.25</b>	<b>17198.20</b>	<b>17390.87</b>
<b>II) Operating Cost</b>					
i) MOHP	2957.88	2721.18	3771.71	3182.51	3500.76
ii) General Cargo & Ores	382.61	329.84	434.58	457.80	503.58
iii) Warehousing	19.00	17.19	2.61	25.03	27.53
iv) POL	63.09	51.61	77.28	82.15	90.37
v) Berthing, Mooring & Cranage	812.86	949.07	1084.55	1108.23	1219.05
vi) Pilotage & Towage	754.74	857.51	905.07	960.21	1056.23
vii) Port Services	434.82	529.28	650.91	647.71	712.48
viii) Water Supply to Shipping	482.32	319.05	409.93	432.68	475.95
ix) Railway Workings	124.83	143.56	274.48	272.22	299.44
x) Estate Rentals	247.39	237.53	221.54	213.09	234.40
xi) CHLD (Incl. FME)	1330.04	1347.91	1971.04	1430.44	1573.48
<b>Subtotal</b>	<b>7609.58</b>	<b>7503.73</b>	<b>9803.70</b>	<b>8812.07</b>	<b>9693.27</b>
xii) Depreciation	585.49	799.18	824.70	880.13	944.15
xiii) FME-FMI	631.89	1128.70	412.75	968.51	968.51
<b>Total (II)</b>	<b>8826.96</b>	<b>9431.61</b>	<b>11041.15</b>	<b>10660.71</b>	<b>11605.93</b>
<b>III) Surplus (I-II)</b>	<b>3606.39</b>	<b>4389.47</b>	<b>5270.10</b>	<b>6537.49</b>	<b>5784.94</b>
<b>IV) Management &amp; General Overheads</b>	<b>2603.22</b>	<b>2886.17</b>	<b>3464.91</b>	<b>3583.25</b>	<b>3941.58</b>
<b>V) Net Surplus (III-IV)</b>	<b>1003.17</b>	<b>1503.30</b>	<b>1805.19</b>	<b>2954.24</b>	<b>1843.36</b>
<b>VI) Interest on Loans</b>	<b>126.35</b>	<b>98.20</b>	<b>70.73</b>	<b>46.39</b>	<b>29.05</b>
<b>VII) Net surplus after interest</b>	<b>876.82</b>	<b>1405.10</b>	<b>1734.46</b>	<b>2907.85</b>	<b>1814.31</b>
<b>VIII) Capital Employed</b>	<b>13676.69</b>	<b>15328.12</b>	<b>17109.34</b>	<b>18446.21</b>	<b>19121.76</b>
<b>IX) Return on capital employed @ 18%/19.5% less interest</b>	<b>2335.45</b>	<b>2660.86</b>	<b>3265.59</b>	<b>3550.62</b>	<b>3699.69</b>
Less- Return on extinct assets	0.00	0.00	23.12	23.12	23.12
Less- excess return on capital employed considered under Railway activity	-18.52	-20.14	243.18	233.53	140.35
<b>X) Return on Capital employed allowed</b>	<b>2353.97</b>	<b>2681.00</b>	<b>2999.29</b>	<b>3293.97</b>	<b>3536.22</b>
<b>XI) Net Surplus after Interest &amp; return (V-X)</b>	<b>-1350.80</b>	<b>-1177.70</b>	<b>-1194.10</b>	<b>-339.73</b>	<b>-1692.86</b>
<b>XII) Net Surplus/Deficit as % of Operating Income</b>	<b>-10.86</b>	<b>-8.52</b>	<b>-7.32</b>	<b>-1.98</b>	<b>-9.73</b>
<b>XIII) Average for two years</b>				<b>-5.85%</b>	
<b>XIV) Net Surplus as a % of vessel related op. income</b>	<b>-45.36</b>	<b>-37.09</b>	<b>-34.07</b>	<b>-8.41%</b>	<b>-40.78%</b>
<b>XV) Average for 2001-02 &amp; 2002-03</b>				<b>-24.59%</b>	

**Annex - I (b)****Consolidated Cost Statement for Port & Dock Facilities****(Rs. in Lakhs)**

	1998-99	1999-2000	2000-2001	Without Change	
				2001-02	2002-03
<b>I) Operating Income</b>					
i) Berthing, Mooring & Cranage	1357.53	1440.54	1623.06	1744.91	1744.91
ii) Pilotage & Towage	1054.90	1130.57	1236.11	1270.11	1270.11
iii) Port Services	514.86	540.05	574.63	639.70	639.70
iv) Water Supply to Shipping	50.40	64.23	70.75	73.16	73.16
v) Additional income due to restatement of coastal vessel rates				201.37	201.37
vi) Additional income due to exchange rate fluctuations				111.05	222.12
Subtotal	<b>2977.69</b>	<b>3175.39</b>	<b>3504.55</b>	<b>4040.30</b>	<b>4151.37</b>
vii) Licence Fees (WISL)	0.00	0.00	170.30	170.30	170.30
viii) Licence Fees (ABG)	0.00	0.00	161.80	169.90	169.90
<b>Total (I)</b>	<b>2977.69</b>	<b>3175.39</b>	<b>3836.65</b>	<b>4380.50</b>	<b>4491.57</b>
<b>II) Operating Cost</b>					
i) Berthing, Mooring & Cranage	812.86	949.07	1084.55	1108.23	1219.05
ii) Pilotage & Towage	754.74	857.51	905.07	960.21	1056.23
iii) Port Services	434.82	529.28	650.91	647.71	712.48
iv) Water Supply to Shipping	482.32	319.05	409.93	432.68	475.95
Subtotal	<b>2484.74</b>	<b>2654.91</b>	<b>3050.46</b>	<b>3148.83</b>	<b>3463.71</b>
v) Depreciation	313.57	456.29	509.29	568.71	564.32
vi) FME-FMI	204.09	579.58	476.70	478.67	478.67
<b>Total (II)</b>	<b>3002.40</b>	<b>3690.78</b>	<b>4036.45</b>	<b>4196.21</b>	<b>4506.70</b>
<b>III) Surplus (I-II)</b>	<b>-24.71</b>	<b>-515.39</b>	<b>-199.80</b>	<b>184.29</b>	<b>-15.13</b>
IV) Allocated Management & General overheads	467.47	500.40	605.31	614.40	675.84
<b>V) Net Surplus (III-IV)</b>	<b>-492.18</b>	<b>-1015.79</b>	<b>-805.11</b>	<b>-430.11</b>	<b>-690.97</b>
VI) Interest on Loans	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII) Net surplus after interest	-492.18	-1015.79	-805.11	-430.11	-690.97
VIII) Return on Capital employed	1407.00	1633.53	1673.76	2029.57	1911.26
Less return on extinct assets			11.60	11.60	11.60
IX) Net return to be allowed	1407.00	1633.53	1662.16	2017.97	1899.66
<b>X) Net Surplus after interest &amp; return (V-IX)</b>	<b>-1899.18</b>	<b>-2649.32</b>	<b>-2467.27</b>	<b>-2448.08</b>	<b>-2590.64</b>
<b>XI) Net surplus as a % of operating income</b>	<b>-63.78</b>	<b>-83.43</b>	<b>-70.40</b>	<b>-60.59</b>	<b>-62.40</b>
<b>XII) Average for two years</b>				<b>-61.50%</b>	

**Annex-II****Mormugao Port Trust****Scale of Rates****PART – I – VESSEL RELATED CHRGES****Definitions and General conditions**

- (1). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (2). "Foreign-going Vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (3).
  - (i). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (ii). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods
  - (iv). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports
  - (v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (4). "COLD MOVE" shall mean movement without the power of the engine of the vessel
- (5). "Combination loading" denotes loading of vessel primarily at berth No.9 (MOHP) and then uptopping.
- (6). "Stream Loading" denotes loading of vessel exclusively at places other than at berths.
- (7). Interest on delayed payments / refunds:
  - (i). The user shall pay penal interest at the rate of 18% per annum on delayed payments of any charge under this Scale of Rates
  - (ii). The Mormugao Port Trust shall pay penal interest @18% per annum on delayed refunds.
  - (iii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user whichever is later
- (8). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.

- (9). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.

#### **SECTION-A – PORT DUES**

Sr. No.	Class of Vessel	Rate Per GRT	
		Coastal Vessels	Foreign-going Vessels
		Rs. Ps.	US \$
1.	(a). Vessels from 300 to 3000 GRT	1.90	0.05786
	(b). Vessels from 3001 to 10,000 GRT	3.09	0.09400
	(c). Vessels from 10,001 to 30,000 GRT	3.57	0.10847
	(d). Vessels from 30,001 to 60,000 GRT	3.81	0.11569
	(e). Vessels of 60,001 GRT and above	2.85 subject to a minimum of Rs.228600.00	0.08677 subject to a minimum of \$ 6941.40
2.	(a). Country Crafts, Tugs, Launches, Fishing trawlers, Barges and other vessels not covered in Sl. No. 1 above and not engaged in carrying iron ore.	1.66	0.05044
	(b). Country Craft, Launches and barges carrying ores.	Free	Free

#### **Notes:**

- (1) Port dues are chargeable once in thirty days in respect of the same vessel.
- (2) Port Dues shall be levied at 70% of above rates in the following cases:
- (i). Vessels engaged in loading and unloading parcels of general cargo of the order of not more than 3000 tonnes.
  - (ii). Vessels calling at the Port exclusively for lightering general cargo into other vessels for being carried to any other port in the country
  - (iii). LASH, container and RO-RO vessels
- (3). Port Dues shall not be levied on .
- (i). Any pleasure yacht.
  - (ii). Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage
  - (iii). Vessels belonging to Government and plying blue/white ensign.
  - (iv). Vessels belonging to other Indian Ports.
- (4). A vessel entering the Port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.

- (5). A Vessel entering the Port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purposes of repair) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (6). A LASH vessel making a second call to pick up empty and/or laden fleeting LASH barges shall not be charged any Port Dues.
- (7). Vessels which, after paying the port dues as per notes (4) & (5) above, re-enters the Port within the period of 30 days for taking or discharging cargo or passengers shall be charged the difference between the Port Dues at the applicable rates and the concessional Port Dues already levied.
- (8). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levy of port dues.

**I.****SECTION-B - PILOTAGE FEES**

The fees leviable for pilotage of vessels in and out of the Port includes services of the Port's pilots, pilot launch with crew, launches and tugs engaged in mooring/unmooring, berthing/un-berthing, towing operations and one shifting operation.

**Schedule of Pilotage Fees**

Sr. No.	Class of Vessel	Rate Per GRT	
		Coastal Vessels	Foreign-going vessels
		Rs. Ps.	US \$
1.	Vessels below 1,00,000 DWT (a). Up to 3000 GRT	7.14 subject to a minimum of Rs.3570.00	0.21691 subject to a minimum of \$108.46
	(b). 3,001 to 15,000 GRT	7.37	0.22414
	(c). 15,001 - 60,000 GRT	7.14 subject to a minimum of Rs.110550.00 and a maximum of Rs.385560.00	0.21691 subject to a minimum of \$ 3362.10 and a maximum of \$11713.14
2.	(d). 60,001 GRT and above Vessels of 1,00,000 DWT and above.	6.42	0.19521
	(a) Combination Loading	6.42	0.19521
	(b). Stream Loading	4.76	0.14461

**II.****Schedule of Shifting charges**

Sr. No.	Class of Vessel	Rate per act of shifting	
		Coastal Vessels	Foreign-going vessels
		Rs. Ps.	US \$
1.	All vessels upto 15,000 GRT	19,031.00	578.45
2.	Vessels of 15,001 GRT and above	28,546.50	867.68



**Notes:**

- (1). For shifting a vessel from stream to berth or berth to stream or change of berths or anchorages, **separate charges are leviable**. The shifting charges shall be levied on all acts of shiftings, which excludes the inward and outward movements connected with the pilotage and additional one act of shifting.

- (2). Any operation as above performed for the convenience of the Port shall not be charged.

Port convenience is defined to mean any of the following:

- (i). If a working cargo vessel at berth or any vessel including transhippers at anchorage/mooring buoys is shifted/unberthed for undertaking dredging work/hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel (s) shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
  - (ii). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate, on ousting priority, vessels which are exempted from bearing the shifting charges, such shifting shall be treated as PORT CONVENIENCE.
  - (iii). Any other shifting as decided by the Chairman/MOPT may be treated as PORT CONVENIENCE.
- (3). Incase of transhippers, however, all acts of shifting are chargeable.
- (4). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from the payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:
- (i). Non-Cargo vessels which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
  - (ii). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
  - (iii). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.
- (5). In case of Pilots, whose services have been requisitioned for any movement but not utilised after the pilot has boarded a vessel, a fee of Rs.1427.14 in case of coastal vessel or US\$ 43.38 in case of foreign-going vessels shall be levied. However, the fees shall not be levied, in case of -
- (i) cancellations received two hours before the pilot has boarded the vessels; and,
  - (ii) cancellation of movement caused under exceptional circumstances for reasons that cannot be attributed to the vessel.
- (6). If a vessel is not able to move within thirty minutes of pilot's boarding it for the purpose of pilotage, it shall be liable to pay an extra fee @ Rs. 713.95 per half an hour or part thereof in case of coastal vessel or US\$ 21.70 per half an hour or part thereof in case of foreign-going vessel beyond thirty minutes, till it moves.

- (7). If an outward bound vessel carries away a pilot outside the port limits due to the bad weather, compensation @ Rs. 2378.69 per day in case of coastal vessel or US\$ 72.30 per day in case of foreign-going vessel shall be payable by the Master of the vessel till the pilot reports back for duty at the Port. In addition, the boarding and lodging expenses of the pilot on board the ship and the cost of sending him back to the port shall be payable by the Master of the Vessel.
- (8) For piloting a vessel on " Cold Move", namely without the power of the engine of the vessel partly or fully in any operations, pilotage fees shall be levied at double the rates mentioned in the Schedule of Pilotage Fees

**III. Special charges for Western India Shipyard Limited**  
**Dry dock at Mormugao Harbour**

1. Inward and outward Movements

Vessels entering Floating Docks/Lay up Jetty / Slipway :

- |  |  |
|--|--|
| (a). Hot Move  | The actual rate of Pilotage Fees as per the Schedule of rates given under Section B(I).  |
| (b). Cold Move<br>(Viz, without the Powers of engines steering, partly or fully) | Double the rate of Pilotage fees as per the Schedule of rates given under Section B(I) , if both inward and outward or movements are cold movements. If only one is cold then 1½ times the rate of Pilotage fees will be charged |

2. Other Movements :

From Port area to dry Docks/Slipway and vice versa, Dry Docks/Slipway to Lay up Jetty and vice versa or from lay-up Jetty to port area or vice versa.

- |                |  |
|----------------|--|
| (a) Hot Move   | 50% of the Pilotage fees as per Schedule of rates/for each operation |
| (b). Cold Move | Charges at double the rates as specified for shiftings at Hot Move.  |

**Notes:**

1. The above charges are in addition to the prescribed Pilotage Fees as per the Scales of rates & statement of conditions prevailing from time to time
2. All Movements for berthing, unberthing or shifting to / from WISL facilities are chargeable as above
3. Vessels arriving Mormugao Port solely for the use of WISL facilities, will initially pay as in 1(a) or / 1(b) as above. They will be entitled to one free shiftings not involving movement to/from WISL facilities.

**SECTION -C- BERTH HIRE/ANCHORAGE CHARGES****SECTION - C (I) -BERTH HIRE CHARGES**

Sr No	Class of Vessel	Rate per GRT per 8 hours or part thereof							
		Berths where shore cranes are provided		Berth No.9 (MOHP)		Berth No 8		Berths where shore cranes are not provided	
		Coastal Vessels	Foreign-going vessels	Coastal Vessels	Foreign-going vessels	Coastal Vessels	Foreign-going vessels	Coastal Vessels	Foreign-going vessels
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Rs. Ps.	US \$	Rs. Ps.	US \$	Rs. Ps.	US \$	Rs. Ps.	US \$
(a)	Vessels upto 3000 GRT	0 31	0 00944	1 03	0 03134	0 40	0 01205	0 24	0 00723
(b)	3001 to 10,000 GRT	0 35	0 01066	1 03	0 03134	0 48	0 01447	0 24	0 00723
(c)	10001 to 15000 GRT	0 54	0 01646	1 03	0 03134	0 71	0 02170	0 40	0 01205
(d)	15001 to 30000 GRT	0 86	0 02610	1 03	0 03134	1 03	0 03134	0 71	0 02170
(e)	30001 to 35000 GRT & between 50000 and 70000 DWT	0 86	0 02610	1 03	0 03134	1 03	0 03134	0 71	0 02170
(f)	35001 to 40000 GRT & between 80000 and 80000 DWT	0 86	0 02610	1 27	0 03856	1 27	0 03856	1 27	0 03856
(g)	40001 to 50000 GRT & between 70000 and 80000 DWT	0 86	0 02610	1 27	0 03856	1 27	0 03856	1 27	0 03856
(h)	50001 GRT & above & between 80,001 and 100000 DWT	0 86	0 02610	1 27	0 03856	1 27	0 03856	1 27	0 03856
(i)	50001 GRT & above (100001 DWT & above)	0 86	0 02602	1 27	0 03856	1 27	0 03856	1 27	0 03856

**Notes:**

- (1) The above charges are leviable against Masters, Owners or Agents of vessels and other floating crafts approaching or lying at or alongside berths, wharfs, mooring quay, jetties etc., per GRT per 8 hours or part thereof
- (2) The Berth hire charges leviable is subject to a minimum of Rs 237 70 in case of coastal vessel and US\$ 7 225 in case of foreign-going vessels
- (3) A lumpsum charge of US\$ 4550 23 (Foreign-going) and Rs 149702 50 (Coastal) per vessel is leviable on all iron ore vessels of 50,000 - 1,00,000 DWT size in addition to the berth hire charges as per the Schedule given above
- (4) The rates are applicable to all vessels irrespective of the destination
- (5) Where a vessel has a DWT of 50,000 tonnes or more but falls under SI No. (d) of the schedule of Berth hire charges in relation to its GRT, charges will be levied as per SI No. (d) plus Rs 149702 50/- per coastal vessel and (US\$ 4550.23 in case of foreign-going vessels).
- (6) Where a vessel falls under SI No. (e) of the schedule of Berth hire charges but its DWT is less than 50,000 tonnes no additional lumpsum levy of Rs. 149702.50 is applicable, and, the rate of Rs 1.27 per GRT per 8 hours or part thereof will be applied. US\$ 4550.23 in case of foreign-going vessels and the berth hire rate of US\$ 0 03856 per GRT per 8 hours or part thereof will be applied.

**SECTION – C (II)- ANCHORAGE CHARGES**

1. Vessels not engaged in loading/unloading operations of cargo or embarking or disembarking passengers:

Sr. No.	Description	Rate (per 8 hours or part thereof)	
		Coastal vessel Rs. Ps.	Foreign-going Vessels US \$
(a).	Own anchor W/B	396.51	12.05
(b).	Own anchor E/B	555.04	16.87
(c).	Use of mooring Buoys	792 90	24.10

2. Vessels engaged in loading/unloading of cargo or embarking and disembarking passengers:

Sr. No.	Class of Vessels	Rate (per GRT / 8 hours or part thereof)			
		Coastal vessel Rs. Ps.		Foreign-going Vessels US \$	
		East of Break Water	West of Break Water	East of Break Water	West of Break Water
(a)	Vessels upto 10,000 GRT	0.08	0.04	0.00241	0.00121
(b).	10,001 to 20,000 GRT	0.12	0.08	0.00361	0.00241
(c).	20,001 to 40,000 GRT	0.20	0.16	0.00603	0.00482
(d).	40,001 to 60,000 GRT	0.24	0.20	0.00724	0.00603
(e).	60,001 to 80,000 GRT	0.28	0.20	0.00843	0.00603
(f).	80,001 GRT and above	0.32	0.20	0.00964	0.00603

- 3.

Sr. No	Description	Rate (per 8 hours or part thereof)			
		Coastal vessel Rs. Ps.		Foreign-going Vessels US \$	
		East of Break Water	West of Break Water	East of Break Water	West of Break Water
	Launches, fishing Trawlers, country Crafts, research and Survey vessels and Barges not engaged in ore carrying.	39.66	39.66	1.20558	1.20558

**Notes common to Sections C(i) and C(ii)**

- (1) Berth hire includes charges for services rendered at the Berth, such as occupation of Berth, overtime at Berth, telephones, rubbish removal, cleaning of Berths, fire watch, etc.
- (2). The period of 8 hours shall be calculated from the time the vessel occupies berth/anchorage

- (3). No berth hire shall be levied on a vessel after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail. Penal Berth hire equal to one day's berth hire charge (3 shifts of 8 hours each) shall be levied for false signal raised
- (4). If a vessel is not ready to vacate the berth within 3 hours after the completion of cargo or after the expiry of notice given by the Traffic Manager or Deputy Conservator, to so vacate the berth, whichever is later, the vessel shall be liable to pay an additional berth hire charge at ten times the normal rate, the incidence being reduced to per hour or part thereof.
- (5). If any barge brought to the barge unloading jetties attached to the MOHP does not vacate the jetty within 15 minutes of the completion of unloading or the barge unloader time allotted for the exporter to whom the barge had brought the ore, it shall be liable to pay berth hire charges for the jetty at the rate of Rs.151.80/- per hour or part thereof.
- (6). Vessels banked on off-side of another vessel at the Berth, Berth Hire Charges shall be leviable at 50% of charges payable by the vessels.
- (7). Barges, country crafts, tugs or fishing trawlers, etc which come to berth solely for the purpose of bunkering, taking water, for repairs or landing ship's crew, the minimum prescribed berth hire charges shall not apply.
- (8). Vessel using mooring buoys while loading and unloading of cargo or embarking or disembarking passengers an additional charge of Rs.237 98 per 8 hours or part thereof in case of coastal vessels and US \$ 7 234 per 8 hours or part thereof in case of foreign-going vessels shall be levied in addition to anchorage fees as per Schedule 2 given under Section C(ii)
- (9). Rates prescribed in Schedule 3 given under Section C(ii) shall not be applicable in case of launches, fishing trawlers and country crafts duly registered in Goa and licensed to operate within the port limits under the MPT Harbour Craft Rules.
- (10). Priority Berthing
  - (i). For providing "Priority Berthing" to any vessel a fee equivalent to Berth hire charges for a single day (3 units of 8 hours each) or 75% of the Berth Hire charges calculated for a total period of actual stay at the Berth whichever is higher, shall be levied.
- (11). Ousting Priority Berthing
  - (i) For providing ousting priority to a vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (3 units of 8 hours each) or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay of the vessels at berth, whichever is higher, shall be levied.
  - (ii) In addition, shifting out/in charges of the Vessels shall be levied on the vessels, which are provided ousting priority.
  - (iii) Exemptions to the following vessels from the application of charges as per the above schemes shall be granted:
    - (a) Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.
    - (b) Defence vessels coming up on goodwill visits
    - (c) Vessels hired for the purpose of Antarctic expedition by Department of Ocean Development

- (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping

(12). Efficiency Linked Tariff Scheme

- (i). This scheme will be applicable to iron ore vessels handled at Berth No 9 (MOHP) during the fair season only, i.e., vessels sailing between 1 October and 31 May
- (ii). The turnaround time for the purpose of this scheme will commence from the time of entry of the vessel in the Port (i.e. the time a vessel anchors on arrival at the reporting station in the Port) and close at the time of departure from berth on completion of cargo operations
- (iii). The cut off limit, i.e. the norm for any vessel will be determined using the formula given below:

$$\text{cut off limit (for ship X)} = \frac{A}{B} + C$$

Where

A = Tonnage loaded (into ship X) at berth No 9  
 B = Average daily loading rate (Based on the past 5 years data calculated as

Total tonnage handled at berth No 9

-----  
 Total time (gross) spent by vessels at berth No.9

- (iv). For determining the 'norm / cut off time' as well as the actual performance, the total time taken for loading shall be considered when any vessel loads two different parcels by the same or different exporters
- (v). The aggregate of actual pre-berthing detention time suffered by a vessel and the total time actually spent by the vessel at BERTH No 9 will be compared with the 'norm / cut off time' computed in the manner set out at (iii) above for that vessel to determine whether the vessel is entitled to a rebate in berth hire charges/anchorage charges or has to pay supplementary berth hire charges/anchorage charges.
- (vi). Supplementary berth hire charges/anchorage charges @ 40% of the normal berth hire charges/anchorage charges for the pre-berthing detention period payable at the prescribed rates shall be levied, in addition, on the vessels which turnaround in lesser time than the 'norm/cut off time' so determined
- (vii). A rebate @ 40% of the normal berth hire charges/anchorage charges for the pre-berthing detention period, payable at the prescribed rates, shall be granted if the turnaround time of the vessel exceeds the norm/cut off time so determined
- (viii). Supplementary berth hire/anchorage charges shall be payable in advance along with the normal berth hire/anchorage charges on an estimated basis and will be refunded if the vessels does not achieve the stipulated turn around time.
- (ix). The MOPT shall revise the Scheme every year based on the preceding five years' average data by applying the general formula prescribed in sub note (iii) above. While doing so, the MOPT shall furnish the relevant figures to the Goa Mineral Ore Exporters Association

**SECTION – C(iii) - SPECIAL RATE**

- (1). A special Rate on vessels loading iron ore shall be levied at Rs.0.32 per 1000 Kgs or part thereof on the quantity of iron ore shipped
- (2). The special rate shall be payable by Masters, owners or agents of vessels loading iron ore.

**SECTION – D****CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS AND MISCELLANEOUS ITEMS****1. CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS**

Sl. No.	Position	Rate per 1000 litres	
		Coastal Vessels (in Rs.)	Foreign-going Vessels (in US \$)
(i).	At Berth	80.15	2.43601
(ii)	By Barges		
	(a). Within Break Water	140.27	4.26363
	(b). Beyond Break Water	180.34	5.48136

**2. CHARGES FOR USE OF TUGS**

Sl. No.	Description	Rate per hour or part thereof (inclusive of fuel and lubricants)	
		Coastal Vessels (in Rs.)	Foreign-going Vessels (in US \$)
(i).	Tug used for operation other than for assisting berthing, Unberthing, shifting and towage of vessels within Port limits	11894.19	361.52550

**3. MISCELLANEOUS CHARGES**

Sl. No.	Description	Rate per each ship	
		Coastal Vessels (in Rs.)	Foreign-going Vessels (in US \$)
(i).	Buoys and Lighthouse	1189.42	36.15255

